

Czerwone U-Booty • HMS Curacao • Niespełniona nadzieja Rommla

NR INDEKSU 270245 • ISSN 1898-1518

OKRETY

Nr 2(2) • kwiecień 2011

CENA 12,99 zł (stawka 5% VAT)

Nakład 12 000 egz.

3D

MAGAZYN HISTORYCZNO-WOJSKOWY

www.kagero.pl



ORP Krakowiak

HMS Queen Mary

Pogromca srebrnej floty

ISSN 1898-1518



03

9 771898 151105

NOWY NUMER JUŻ W SPRZEDAŻY!

Voor Uw En Onze Vrijheid! *

Walki polskiej 1. Dywizji Pancernej w Belgii i Holandii 10-22 września 1944 roku

W tym numerze w szczególności: „Bitwa pod Lenino”, „Thunderbolty 8. Armii Powietrznej USAF”, „Anatomia Me 262 Schwalbe”, „Samobójcze wyprawy Operacje „Muskatoon”, „Freshman” i „Frankton”

Anatomia Me 262 Schwalbe



W tym numerze w szczególności: „Bitwa pod Lenino”, „Thunderbolty 8. Armii Powietrznej USAF”, „Anatomia Me 262 Schwalbe”, „Samobójcze wyprawy Operacje „Muskatoon”, „Freshman” i „Frankton”

Samobójcze wyprawy Operacje „Muskatoon”, „Freshman” i „Frankton”



W tym numerze w szczególności: „Bitwa pod Lenino”, „Thunderbolty 8. Armii Powietrznej USAF”, „Anatomia Me 262 Schwalbe”, „Samobójcze wyprawy Operacje „Muskatoon”, „Freshman” i „Frankton”



W tym numerze w szczególności: „Bitwa pod Lenino”, „Thunderbolty 8. Armii Powietrznej USAF”, „Anatomia Me 262 Schwalbe”, „Samobójcze wyprawy Operacje „Muskatoon”, „Freshman” i „Frankton”



W tym numerze w szczególności: „Bitwa pod Lenino”, „Thunderbolty 8. Armii Powietrznej USAF”, „Anatomia Me 262 Schwalbe”, „Samobójcze wyprawy Operacje „Muskatoon”, „Freshman” i „Frankton”



W tym numerze w szczególności: „Bitwa pod Lenino”, „Thunderbolty 8. Armii Powietrznej USAF”, „Anatomia Me 262 Schwalbe”, „Samobójcze wyprawy Operacje „Muskatoon”, „Freshman” i „Frankton”

W NUMERZE BEZPŁATNY DODATEK Informator Grup Rekonstrukcyjnych 2011

BITWA POD LENINO • THUNDERBOLTY 8. ARMII POWIETRZNEJ USAF

MILITARIA

Nr 2(41) • marzec-kwiecień 2011 • CENA 13,99 zł (stawka 5% VAT) • Nakład 14 950 egz.

ILUSTROWANY MAGAZYN HISTORYCZNY

www.kagero.pl

Anatomia Me 262 Schwalbe



BEZPŁATNY DODATEK SPECJALNY: INFORMATOR GRUP REKONSTRUKCYJNYCH 2011

ISSN 1732-4401

9 571732 440101

W NUMERZE: • Thunderbolty 8. Armii Powietrznej USAF • Anatomia Me 262 Schwalbe • Samobójcze wyprawy Operacje „Muskatoon”, „Freshman” i „Frankton” • Bitwa pod Lenino w niemieckich meldunkach • Voor Uw En Onze Vrijheid! Walki polskiej 1. Dywizji Pancernej w Belgii i Holandii 10-22 września 1944 roku • Szpital na wojnie, czyli 3. Casualty Clearing Station w kampanii włoskiej 1944-1945 • Czarna Brygada nie taka czarna! Polowe umundurowanie i oporządzenie żołnierzy 10. Brygady Kawalerii w latach 1937-39

Dostępny w salonach sieci EMPIK, sklepach hobbystycznych, salonach prasowych RUCH i Kolporter

DZIĘKUJEMY!

Pragniemy serdecznie podziękować za zaufanie, jakim nas Drodzy Czytelnicy obdarzyliście. Dziękujemy wszystkim razem i każdemu z osobna w sposób szczególny, ponieważ to, co robimy, nie miałoby żadnego sensu bez Was. Zaufanie, za które dziękujemy to właśnie decyzja o zakupie pierwszego numeru „Okrety”. Pełni obaw, wątpliwości, pełni sceptycyzmu ale i nadziei, zdecydowaliście się jednak udzielić nam swoistego kredytu. Tym samym okazaliście nam wiarę w to, że będziemy w stanie wykorzystać możliwości prezentowania wiedzy o okrętach w nowoczesny i przejrzysty sposób.

Dziękujemy szczerze wszystkim uczestnikom forów internetowych, w szczególności uczestnikom forum okrętów wojennych, którzy wyrażali swoje opinie i uwagi, niekiedy w sposób bardzo żywiołowy. Dziękujemy im za zawarte w wypowiedziach sugestie i pomysły, bez wątpienia będziemy o nich pamiętać w czasie procesu redagowania kolejnych numerów naszego miesięcznika.

Szczere podziękowania kierujemy w stronę naszych autorów, na których opieramy naszą wiarę w sukces magazynu. Także i tych, którzy dołączyli do nas niedawno. Witamy ich serdecznie na pokładzie „Okrety”, a w sposób szczególny panią Annę Pastorek, która dzięki swojej rozległej wiedzy i ogromnej pasji rozświecać nam będzie mroki zapomnianych już czasów, gdy królowały na morzach jedynie żaglowce.

Dziękujemy prenumeratorom. Ich odwaga i zaufanie jest tym, co nas uskrzydla. Zachęcamy do prenumeraty jako najpewniejszego sposobu nabywania „Okrety”.

Wszystkim tym, którzy skorzystali z naszej ankiety, by zasygnalizować nam, Drodzy Czytelnicy, oczekiwania, nie tylko dziękujemy, ale składamy obietnicę, że Waszej wiary w to, iż będziemy otwarci na sugestie, uwagi, propozycje tematyczne i krytykę nie zawieziemy.

PsB

Zapraszam do lektury drugiego numeru „Okrety”.

Grzegorz Nowak
redaktor naczelny



Piet Hein pogromca srebrnej floty

W styczniu 1628 roku dwie floty holenderskiej Kompanii Zachodnioindyjskiej (WIC) były gotowe do wyjścia w morze. Mniejsza z nich liczyła 12 okrętów uzbrojonych w sumie w 180 dział, dowodził nią Dirck Symenszoon Uitgeest. str. 6

Niespełniona nadzieja Rommla

Wieczorem 23 października 1942 roku na pozycje oddziałów niemieckich i włoskich pod El Alamein zaczęły nagle spadać tysiące pocisków i szybko stało się oczywiste, że jest to przygotowanie artyleryjskie alianckiej ofensywy. str. 14



Marynarka wojenna Włoskiej Republiki Socjalnej

Najmniejszą, a tym samym zapewne najmniej znaną formacją Włoskiej Republiki Socjalnej (Repubblica Sociale Italiana, RSI), była marynarka wojenna. Narodowa Marynarka Republikańska, bo tak brzmiała jej oficjalna nazwa, została utworzona 30 września 1943 roku. str. 24

Krażownik liniowy HMS „Queen Mary”

W okresie przed I wojną światową zbrojenia morskie przyszłych przeciwników nabierały tempa. Ówczesny brytyjski I Lord Admiralicji, admirał John „Jackie” Fisher, był gorącym zwolennikiem budowy krążowników liniowych. str. 37

HMS „Curacoa”



Krażowniki w okresie II wojny światowej najczęściej ginęły w walce z przeciwnikiem. Był jednak jeden aliancki okręt tej klasy, który zasłużył się jako krążownik osłaniający wiele statków i wiele konwojów atlantyckich a pokonany został przez statek, który eskortował. str. 54

Czerwone U-Booty

W latach II wojny światowej hitlerowskim Niemcom udało się zbudować gigantyczną, liczącą niemal 1200 jednostek, flotę okrętów podwodnych. W ostatnich miesiącach wojny do służby zaczęły wchodzić okręty podwodne zupełnie nowego typu XXI i XXIII, nazywane też „elektrycznymi U-Bootami”. str. 66

ORP „Krakowiak”

ORP „Krakowiak” był niszczycielem eskortowym i należał do brytyjskiego typu Hunt II. Został zbudowany jako HMS „Silvertron” w stoczni S. White w Cowes na wyspie Wright. str. 86



■ Wspomnienie o admirale Karwecie
Od roku na wiecznej wachcie 4
Marian Kluczyński

■ Piet Hein pogromca srebrnej floty 6
Anna Pastorek

■ Niespełniona nadzieja Rommla 14
Wojciech Holicki

■ Marynarka wojenna Włoskiej
Republiki Socjalnej (1943–45) 24
Leszek Molendowski, Oskar Mysior

■ Krążownik liniowy
HMS „Queen Mary” 37
Stefan Damiński

■ HMS „Curacoa” 54
Grzegorz Nowak

■ Czerwone U-Booty 66
Jan Radziemski

■ USS „Harry S. Truman” 76
Martin Scharenborg, Ramon Wenink



■ ORP „Krakowiak” 86
Piotr Wiśniewski

■ Recenzje modeli i książek 90

OKRETY

20-209 Lublin ul. Mełgiewska 9F
tel./fax 81 749 11 81
www.okrety.kagero.pl

Redaktor naczelny: Grzegorz Nowak

Zastępca redaktora naczelnego:
Waldemar Góralski

Sekretarz redakcji: Karolina Kaźmierska

Opracowanie graficzne: Damian Majasak,
Marcin Wachowicz

Zespół: Stefan Damiński, Waldemar Góralski,
Wojciech Holicki, Mieczysław Jastrzębski, Jacek
Krzywinski, Grzegorz Nowak, Jan Radziemski,
Przemysław Wajda

Ilustratorzy: Stefan Damiński, Waldemar
Góralski, Jacek Krzywinski, Janusz Swiatłowski,
Arkadiusz Wróbel

DTP: Łukasz Maj, Marcin Wachowicz

Korekta: Jolanta Aleksandrowicz,
Karolina Kaźmierska, Karolina Zając

Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych,
zastrzega sobie prawo redagowania nadesłanych
tekstów i nie odpowiada za treść reklam i ogłoszeń.
Opinie wyrażone w artykułach są prywatnymi
opiniami autorów, za które Redakcja nie ponosi
odpowiedzialności.

Wydawca: KAGERO Publishing Sp. z o.o.
ul. Mełgiewska 9F, 20-209 Lublin
tel./fax 81 749 11 81
www.kagero.pl, kagero@kagero.pl

Marketing:
Joanna Majasak (dyr.) – marketing@kagero.pl,
Wiktor Świąćki – wiktor.swiecicki@kagero.pl

Sprzedaż: Agnieszka Kuchciak, tel. 81 749 20 20

Wydawca Magazynu Historyczno-Wojskowego
OKRETY ostrzega P.T. Sprzedawców, że
sprzedaż aktualnych i archiwalnych numerów
czasopisma po innej cenie niż wydrukowana
na okładce jest działaniem na szkodę
Wydawcy i skutkuje odpowiedzialnością karną.

ISSN 1898-1518



Wspomnienie o admirale Karwecie

Od roku na wiecznej wachcie

To już rok, jak 10 kwietnia 2010 roku dotarła do nas wiadomość o straszej tragedii, że samolot rządowy Tu-154 M z najważniejszymi osobami naszego państwa: prezydentem RP, zwierzchnikiem Sił Zbrojnych, dowódcami rodzajów wojsk z „pierwszym żołnierzem RP” – szefem Sztabu Generalnego WP, posłami, senatorami, ludźmi szczególnie zasłużonymi dla Polski rozbił się pod Smoleńskiem. Wśród 96 ofiar znalazł się dowódca Marynarki Wojennej wiceadmiral Andrzej Karweta.

MARIAN KLUCZYŃSKI

Admirał, gdy otrzymał zaproszenie do udziału w delegacji udającej się na uroczystości 70-lecia zbrodni katyńskiej, przebywał na urlopie i miał rozpoczęte prace porządkowe przy swoim nowo wybudowanym domu. Równał teren pod zasianie trawy i posadzenie krzewów ozdobnych. Zaproszenie potraktował jak żołnierski obowiązek, choć był niechętny tej podróży, jakby wyczuwał niebezpieczeństwo. Nie dokończył już nie tylko rozgrzebanej pracy przy domu, ale także ambitnych planów związanych ze „swoją” Marynarką Wojenną. Straciliśmy wspaniałego dowódcę, rodzina kochającego męża i ojca, a także syna i brata, mieszkańcy Gdyni i Kaszub natomiast swojego przyjaciela... Jako „pierwszy po Bogu” za sterami ORP „Marynarka Wojenna” podjąłeś trud poprawy jej stanu. Walczyłeś o nią i o nas nie bacząc na potencjalne konsekwencje. Pozyskiwanie nowych okrętów i uhonorowanie ciężkiej służby marynarzy to misja, którą realizowałeś do końca. Dziś w trakcie rejsu nasz okręt stracił swojego Dowódcę, ale wytyczyłeś kurs, idziemy dziobem do fali, co dla szczurów lądowych mogłoby oznaczać pod prąd, ale marynarze wiedzą, że idziemy bezpiecznym kursem – powiedział podczas ceremonii pożegnania przed okrętem muzeum ORP „Błyskawica” były szef sztabu MW – zastępca dowódcy MW wiceadmiral Waldemar Głuszko. Natomiast prezydent Gdyni Wojciech Szczurek, żegnając admirała Karwę, powiedział: Przybyłeś nad polskie Wybrzeże z głębi kraju, bo miałeś marzenie o służbie dla Polski na morzu, jak mało kto rozumiałeś, jak ważne dla Polski jest polskie morze, że jest źródłem bogactwa i rozwoju. Czułeś i rozumiałeś ziemię pomorską. Byłeś naszym

przyjacielem. Mieliśmy jeszcze tyle wspólnych planów i wizji.

Andrzej Karweta pochodził ze Śląska, z Jaworzyny. Tam 11 czerwca 1958 roku się urodził i tam też spędził dzieciństwo. Tam ukształtował się jego charakter i patriotyzm. Liceum Ogólnokształcące im. Stanisława Staszica kończył w Chorzowie. Po uzyskaniu świadectwa dojrzałości w 1977 roku zdecydował się na studia w Wyższej Szkole Marynarki Wojennej w Gdyni. Miał wiele ideałów morskich i starał się je realizować do końca swojego życia. Jego pasją była nawigacja. Ukończył więc Wydział Dowódczy z tytułem magistra nawigacji morskiej. Jak większość Ślązaków był pilnym i pracowitym człowiekiem. Cechował go etos solidności i dociekliwości. Chciał dużo wiedzieć i chętnie posiadaną wiedzę się dzielił. Po ukończeniu studiów otrzymał przydział do 13. Dywizjonu Trałowców 9. Floty Obrony Wybrzeża w Helu. Nikt wówczas nie przypuszczał, że ten młody podporucznik zostanie w przyszłości dowódcą Marynarki Wojennej. Służba na trałowcach nie należała do łatwych. Wymagała hartu ducha i wielu wyrzeczeń. Także sam garnizon, wówczas typowo wojskowy, zamknięty, nie ułatwiał tej pracy. Jedynie w sezonie letnim stawał się atrakcyjnym kurortem. Potem wracała szara rzeczywistość: ciągłe sztormy, alarmy, ćwiczenia i dozory. Pochłaniały one większość czasu młodego oficera. On jednak nie zrażał się tym i siedł, jak mawiają marynarze, obgranym kursem. Pamiętam, jak w 1982 roku, po raz pierwszy spotkaliśmy się w Helu. To wtedy podporucznik marynarki Andrzej Karweta trafił na dowodzony przeze mnie trałowiec ORP „Tukan”. Pamiętam dobrze, to było w czasie pełnienia służby dozorowej. Od samego początku dał się poznać jako oficer pogodnego usposobienia, niestroniący od ciężkiej pracy i chętny do niesienia

pomocy innym. Służba na okrętach była dla niego wielkim wyzwaniem, a Marynarka Wojenna zaszczytną służbą. Zawsze łączyły nas dobre relacje. I co najważniejsze – mogłem na niego liczyć w każdej sytuacji. Był nie tylko moim podwładnym, ale przede wszystkim dobrym kolegą. Garnizon Hel był specyficznym miejscem, w którym relacje międzyludzkie zacieśniały się bardziej niż w innych miejscach. Łączył nas nie tylko wspólny okręt. Nasze żony pracowały w jednej szkole, do której chodziły też nasze dzieci. W dniu objęcia przeze mnie obowiązków Dowódcy Centrum Operacji Morskich w 2008 roku nasze służbowe drogi znów się skrzyżowały, został moim bezpośrednim przełożonym. I znów, tym razem jako jego podwładny, przekonałem się, że to ten sam człowiek – opanowany, zrównoważony w podejmowaniu decyzji. Admirał Andrzej Karweta był wymagającym przełożonym, lecz nadal o tym samym pogodnym usposobieniu. Szczególnie w trudnych chwilach wprowadzał atmosferę spokoju, pozwalając uporządkować natłok zadań – wspomina wiceadmiral Jerzy Patz.

W 1986 roku objął dowodzenie swoim pierwszym okrętem ORP „Czapla”, który rok później zdobył miano najlepszego okrętu 9. FOW. W latach 1989–92 dowodził trałowcem ORP „Mewa” i grupą taktyczną okrętów. W międzyczasie ukończył podyplomowe studia operacyjno-taktyczne o kierunku dowódco-sztabowym w swojej gdyńskiej Alma Mater, która stała się Akademią Marynarki Wojennej. Tym samym awansował na stanowisko szefa sztabu 13. Dywizjonu Trałowców. Szybko też sięgnął po ster. Dowodził dywizjonem od 1996 r. do 2002 r. Dostał się do wprowadzenia pierwszego polskiego okrętu, niszczyciela min ORP „Mewa”, do składu stałego Zespołu NATO (MCM-FORNORTH) Sił Trałowo-Minowych Morza Północnego i Bałtyku. Dowodząc zespołem

polskich sił trałowych aktywnie uczestniczył w pierwszej poważnej modernizacji tych sił oraz przy powstaniu pierwszego polskiego niszczyciela min. W 2000 roku, w czasie ćwiczenia „Baltops 2000”, dowodził międzynarodowym zespołem sił trałowych. – *Ja admirała Karwetę wspominam ze szczególną wdzięcznością. To on w czasie tych największych międzynarodowych manewrów na Bałtyku pod kryptonimem „Baltops 2000” powierzył mi dowodzenie zespołem sił trałowych, a później rekomendował mnie na stanowisko dowódcy pierwszego polskiego okrętu, który wszedł do Stałego Zespołu Sił Trałowo-Minowych NATO Morza Północnego i Bałtyku MCMFORT-NORTH i udzielił odpowiedniej pomocy w przygotowaniach. Gdy został dowódcą Marynarki Wojennej powierzył mi obowiązki szefa Sztabu właśnie tych sił SNMCMG1, zwanych „Tarczą przeciuminową” – powiedział kmr. ppor. Cezary Gnoza. W roku 2002 został skierowany do pracy w dowództwie Sił Morskich NATO SACLANT w Norfolk (Virginia, USA), gdzie łączył obowiązki Polskiego Narodowego Przedstawiciela Wojskowego przy HQ SACLANT oraz zastępcy szefa Oddziału Broni Podwodnej. W 2003 roku, po rozwiązaniu SACLANT, został wyznaczony na stanowisko Narodowego Przedstawiciela Łącznikowego przy nowo powstałym Dowództwie Transformacji ACT w Norfolk. Po zakończeniu trzyletniej służby w dowództwach NATO wrócił do kraju i objął obowiązki zastępcy dowódcy 8. Flotylli Obrony Wybrzeża w Świnoujściu. *Los tak chciał, że przez 16 miesięcy byłem jego przełożonym, a on moim zastępcą. On, rzucony ze świata (z Helu i z Norfolk) na koniec Polski, do Świnoujścia. Potem studia w prestiżowej Royal College of Defense Studies w Londynie. Po powrocie ze studiów zagranicznych, 11 listopada 2007 roku, stał się „Pierwszym Marynarzem w MW RP”, a ja jego podwładnym, ale nasze relacje były zawsze koleżeńskie, niezależnie od tego, o czym rozmawialiśmy. Ceniłem go za umiejętność i szybkość znajdowania się w nowych sytuacjach oraz za rzeczowość. Również za poczucie humoru. Za wytrwałość – nie tylko w sprawach służbowych, bo przecież wybudował dom, w którym miały się odbywać nieoficjalne spotkania z nami, jego przyjaciółmi i zapewne długie rozmowy o ... jego Marynarce. Jestem tego pewien. Za to, że nie bał się wyzwań oraz za to, że zazdrościł mi ... moich relacji**



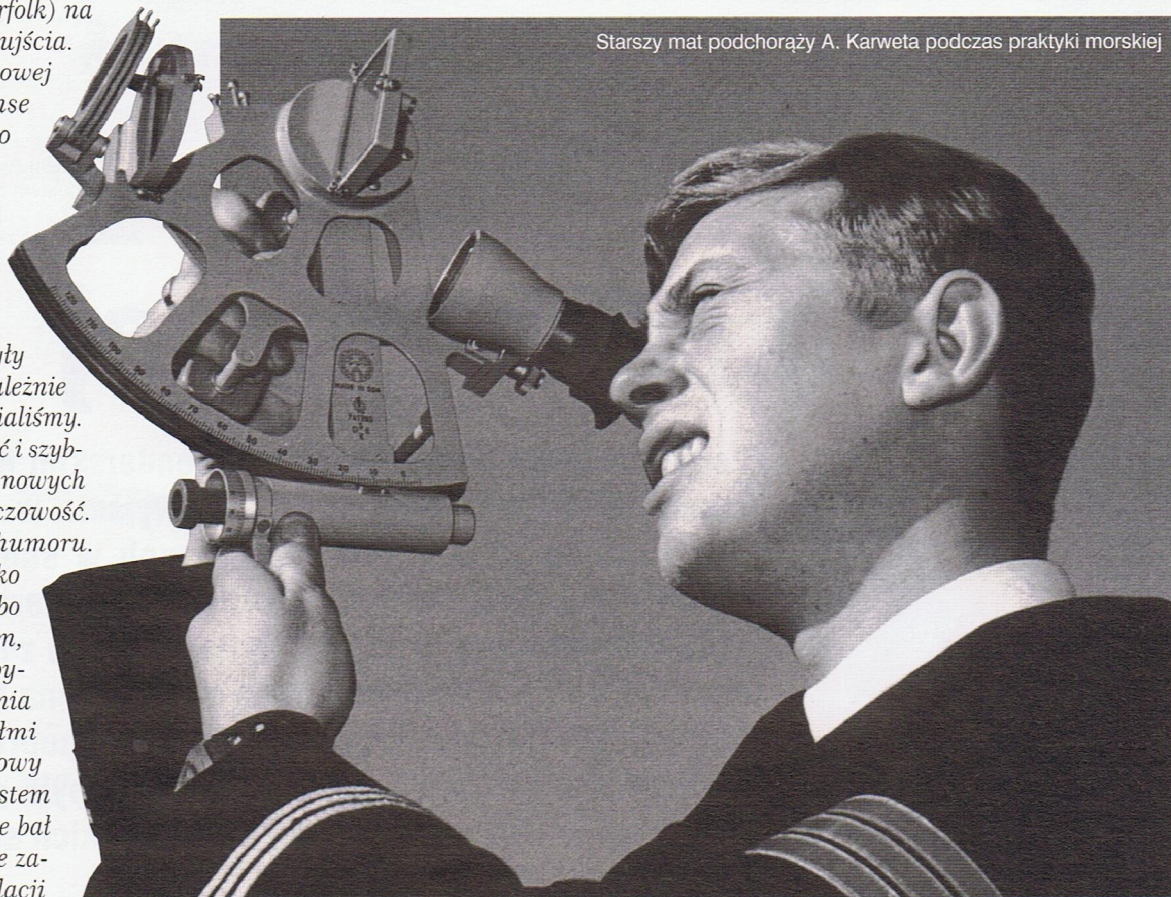
Admirał floty Andrzej Karweta z okresu służby na trałowcach

rodziny i sporej ilości wolnego czasu dla siebie, którego on praktycznie nie miał – ani dla siebie, ani dla swojej żony, ani dla dzieci, ani dla swoich zainteresowań. Podziwiałem go za upór w walce o kształt i wielkość Marynarki Wojennej, bo niestety, jego głos i argumenty często trafiały w próżnię – mówił były dowódca 8. Flotylli Obrony Wybrzeża kontradmirał Jerzy Lenda. Dowódca nie miał łatwego zadania. Marynarka Wojenna, którą kochał i był jej mocno oddany, od dłuższego czasu potrzebowała nowego sprzętu oraz modernizacji posiadanego. Musiał walczyć, a to nie zawsze było mile widziane przez zwierzchników. On nie zrażał się. Odważnie walczył o swoje, o lu-

*dzi służących na morzu. Był wymagającym, ale nowoczesnym dowódcą. Słuchał ludzi. Cenił sobie dobre pomysły i był otwarty na ich realizację. Natomiast nie znosił malkontentstwa i niekompetencji, jak również twierdzenia, że jest dobrze. W takich sytuacjach zwykł mówić: *Ty mi nie mów, że jest dobrze. Ty mi mów, co można poprawić.* W sytuacjach kryzysowych wykazywał ogromne opanowanie, co było niezwykle cenne. Potrafił spokojnie, lecz błyskawicznie reagować w trudnych sytuacjach. Cechował go profesjonalizm i oddanie. Marynarce Wojennej poświęcił większość swojego życia. Zawsze dbał o jej dobre imię, o jej wartość bojową i przyszłość. Dzięki temu zyskał uznanie i szacunek nie tylko marynarskiej społeczności, ale także władarzy i mieszkańców nadmorskich miast. Dano temu wyraz masowym uczestnictwem w pożegnaniu, gdy admirał zmierzał na ostatnią wachetę.*

Po śmierci otrzymał awans na stopień admirała floty. Pochowano go z należnymi honorami. Spoczął na cmentarzu w Baniń, który wybrał na miejsce spoczynku. Żegnali go najbliżsi i oficjele z ministrem obrony narodowej Bogdanem Klichem na czele, a także liczne delegacje z całego kraju i tłumy mieszkańców Wybrzeża. Pozostał w sercach marynarzy jako znakomity dowódca i wspaniały człowiek, przykładny mąż i ojciec. Upamiętniają go: tablica na budynku Dowództwa MW, nazwany jego imieniem skwer przy kinoteatrze „Grom” w Gdyni-Oksywiu i sala Mała Galeria w klubie MW Riwiera oraz pomnik na oksywskim cmentarzu MW.

Zdjęcia Marian Kluczyński i ze zbiorów rodzinnych





Piet Hein

pogromca srebrnej floty

Fragment ilustracji Zdobycie portugalskich statków z cukrem przez Pieta Heina w 1627 roku
[źródło: Klok W., Sigmond P.,
Zeeslagen en zeehelden in de Gouden Eeuw]



W styczniu 1628 roku dwie floty holenderskiej Kompanii Zachodnioindyjskiej (WIC) były gotowe do wyjścia w morze. Mniejsza z nich liczyła 12 okrętów uzbrojonych w sumie w 180 dział, dowodził nią Dirck Symenszoon Uitgeest. Skierowała się ona ku wybrzeżom Brazylii i w okolicach Pernambuco zdobyła kilka wyładowanych cukrem statków. Druga flota złożona była również z 12 okrętów, jednak mocniej uzbrojonych niż poprzednia. Dowodził nią Pieter Adriaenszoon Ita. Jej zadaniem było popłynąć do Indii Zachodnich w celu przechwycenia hiszpańskich statków płynących z Hondurasu i Meksyku.

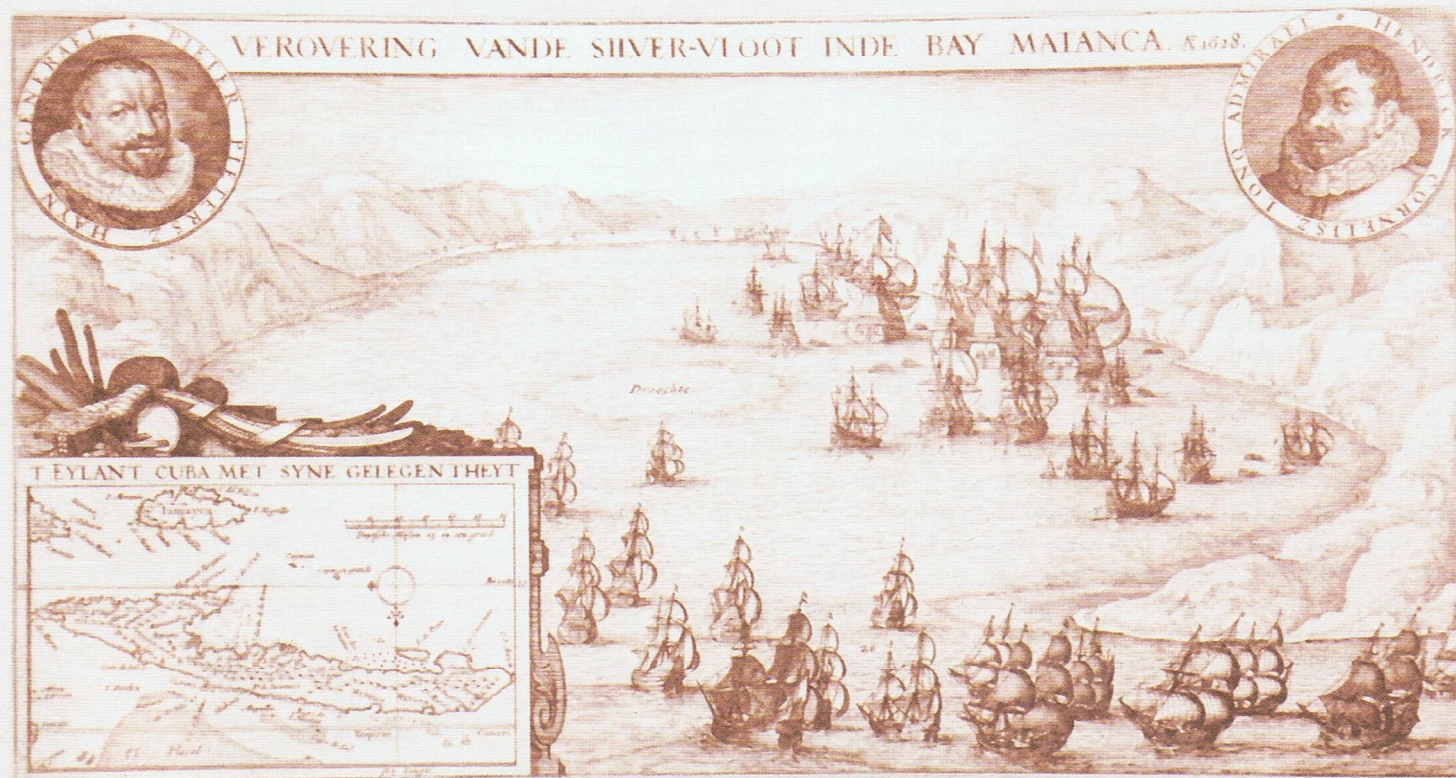
Trzecia i zarazem największa flota była gotowa do wypłynięcia 13 kwietnia 1628 roku. Dowódcą jej mianowano Pieta Heina, który otrzymał tytuł admirała. Wybór zarządców Kompanii Zachodnioindyjskiej padł na właściwą osobę. Piet Hein był nie tylko świetnym żeglarzem, ale także charyzmatycznym dowódcą, lubianym przez swoje załogi. Należy pamiętać, że to właśnie na statkach należących do Kompanii Wschodnio- i Zachodnioindyjskiej, podczas długich i męczących rejsów, najczęściej wybuchały bunt, stąd właściwy wybór dowódcy był tak ważny. Dodatkowo Piet Hein wykazywał się niejednokrotnie odwagą i brawurą w swoich poczynaniach i był pierwszym dowódcą WIC, który zdobył dla niej kosztowne łupy. Zastępcą Pieta Heina był doświadczony admirał Hendrick Corneliszoon Lonck (Lonq). Aby podkreślić wyższość rangi Heina we flocie, nosił on tytuł admiraal oraz kapitein-generaal, podczas gdy Lonck posiadał tylko tytuł admirała (hol. admiraal).

Flota Pieta Heina liczyła 31 okrętów, z czego 14 było wyjątkowo dużych (ponad 200-lasztowych¹). *Amsterdam* – 500-lasztowy okręt flagowy Pieta Heina, uzbrojony był w 52 działa i liczył 250 osób załogi. Kapitanem *Amsterdamu* był młody, niezwykle utalentowany i zarazem wybuchowy Witte de With, który zdążył już zdobyć duże doświadczenie podczas rejsów z Kompanią Wschodnioindyjską (VOC) do Azji. Okretem flagowym admirała Hendricka Corneliszoon Loncka był 400-lasztowy *Hol-*

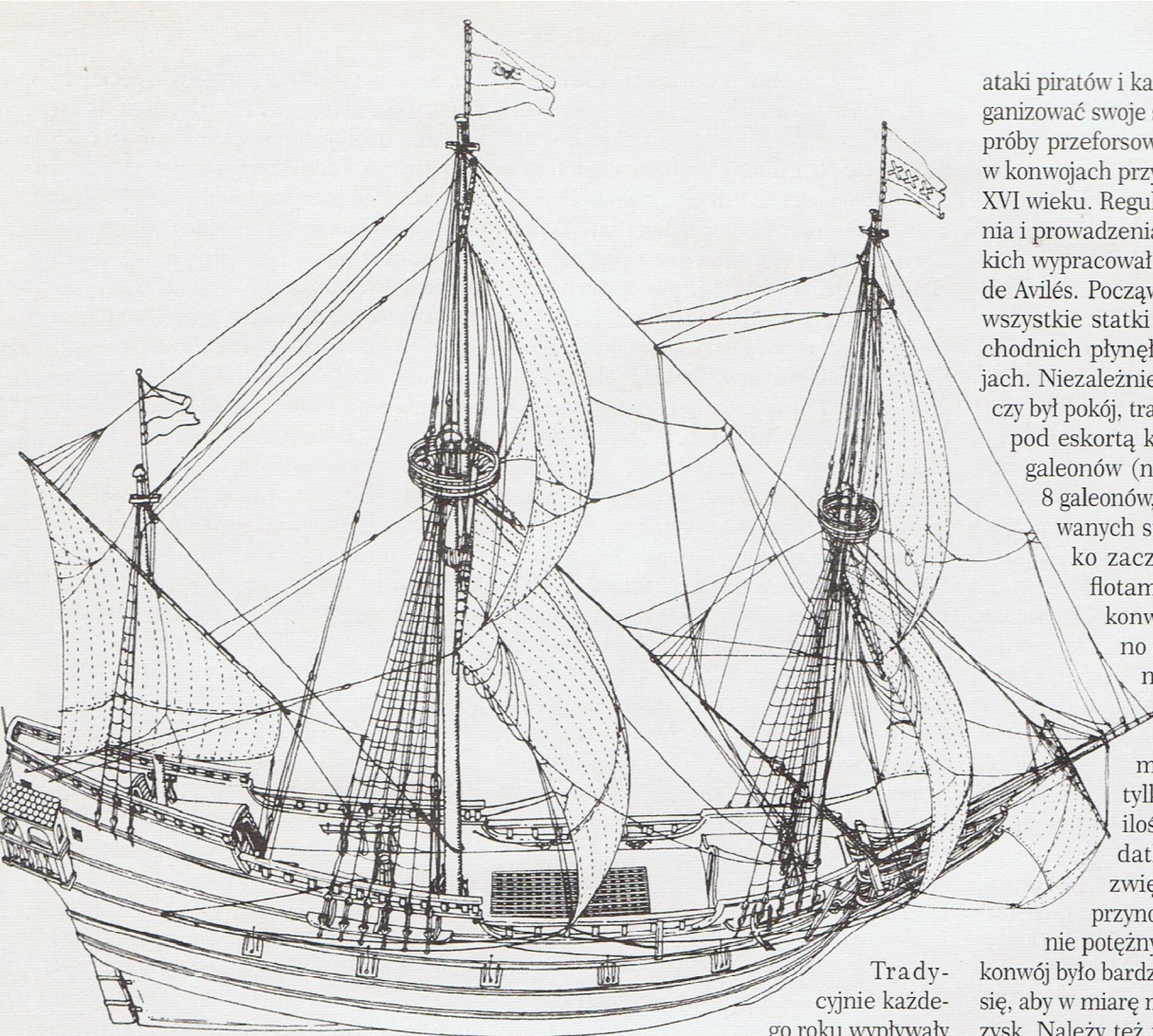
landse Tuin (Holenderski Ogród), uzbrojony w 36 dział i obsadzony załogą liczącą 197 osób. Wiceadmirał Joost Banckert płynął na okręcie *Neptunus* (Neptun) – 200-lasztów wyporności, 24 działa, załoga – 155 osób. Konradmirał (hol. schout-bij-nacht) Cornelis Claeszoon Melckmeyt płynął na okręcie *Utrecht* – 300-lasztów wyporności, 35 dział, załoga – 209 osób. Pozostałe okręty biorące udział w wyprawie to *Hollandia*, *Gelderland*, *Provincie Utrecht*, *Witte Leeuw* (Biały Lew), *Zwarte Leeuw* (Czarny Lew), *Vergulde Valk* (Pozłacany sokół), *Rode Leeuw* (Czerwony Lew), *Haarlem*, *Pinas* (Pinasa), *Tijger* (Tygrys – z zelandzkiej izby WIC), *Gouden Zon* (Złote Słońce), *Dordrecht*, *Neptunus* (Neptun – z izby WIC z Delft), *Monnickendam*, *Griffioen* (Gryf) i *Gouden Leeuw* (Złoty Lew). Z mniejszych jednostek należy wymienić jachty: *Muiden*, *Naarden*, *Eenhoorn* (Jednorożec), *Zwarte Ruiter* (Czarny Jeździec), *Langebark* (Długi bark), *Postpaard* (Smok), *Oud-Vlissingen*, *Tijger* (Tygrys – z izby WIC z Rotterdamu), *Ooievaar* (Bocian), *Dolfijn* (Delfin) i *Vos* (Lis). W przypadku okrętów, których nazwy się powtarzały, żeby uniknąć zamieszania zaznaczyłam w nawiasie skąd pochodziły. Nazwy okrętów, nie wywodzące się od nazw miast bądź prowincji, zostały przetłumaczone na język polski. Wszystkie okręty posiadały silne uzbrojenie artyleryjskie. Na przykład z 52 dział umieszczonych na *Amsterdamie*, 22 były odlane z brązu, a 30 z żelaza. Cztery działa 48-funtowe oraz duża ilość dział 25-funtowych (warto zwrócić uwagę na ich nietypowy kaliber; zazwyczaj występowały działa 24- lub 26-funtowe) dawały *Amsterdamowi* potężną siłę ognia.

Zachowane protokoły izby WIC z Zelandii wyjaśniają, dlaczego zdecydowano się na tak silne uzbrojenie okrętów Pieta Heina². W 1628 roku ceny żelaza były wyjątkowo korzystne, co pozwoliło Kompanii Zachodnioindyjskiej na wykorzystanie nadarzającej się koniunktury i lepsze uzbrojenie swoich okrętów. Przy wyższych cenach żelaza, ze względu na oszczędności, prawdopodobnie nigdy by się nie zdecydowano na zainstalowanie takiej ilości dział. Wyprawę Pieta Heina starannie przygotowano, o czym świadczy nie tylko fakt zamieszczenia większej ilości dział i dobranie znakomitych dowódców. Perspektywą wybitnie wysokich zarobków skuszono doświadczonych marynarzy do wzięcia udziału w wyprawie. Kapitanowie wystawionych przez prowincję Zelandia okrętów mieli zarabiać od 48 do 50 guldenów miesięcznie (dla porównania standardowe zarobki dowódców okrętów we flocie wojennej Republiki Zjednoczonych Prowincji wynosiły od 24 do 30 guldenów!).

20 maja 1628 roku główna część floty Heina wypłynęła z Wyspy Texel. Na wysokości De Wielingen dołączyły do Pieta Heina okręty wysłane przez izbę WIC z Rotterdamu. Nie było natomiast widać okrętów zelandzkich i Piet Hein zdecydował się płynąć bez nich, licząc, że dogonią one główne siły. Tak też się stało. Jednak zelandzkie okręty połączyły się z głównymi siłami Pieta Heina dopiero w okolicach Karaibów. Droga do Indii Zachodnich nie była jednak bezpieczna. Na wysokości Dunkierki okręty Pieta Heina zostały zaatakowane przez służących hiszpańskiemu królowi kaprów z Dunkierki; nie poniosły jednak strat i pożeglowały dalej przez Cieśninę Kaletańską w stronę wyspy



Zdobycie srebrnej floty pod Matanzas [źródło: Kloeck W., Sigmond P., *Zeeslagen en zeehelden in de Gouden Eeuw*]



Rekonstrukcja holenderskiego statku handlowego należącego do VOC (ok. 1629) na podstawie dzieła Furtenbacha [źródło: Landström B., *Het schip*]

Wight. Po drodze przyłączyły się na pewien czas do floty Pieta Heina holenderskie statki płynące docelowo w innych kierunkach. Kapitan jednego z nich przekazał Heinowi informację zasłyszana od angielskiego pirata, mówiącą, że około stu hiszpańskich jednostek stoi gotowych do wypłynięcia w La Coruña. Dzięki tej informacji Piet Hein wiedział już, że Hiszpanie prawdopodobnie nie są całkiem nieświadomi jego niecznych planów. W rzeczywistości Hiszpanie wiedzieli więcej niż Piet Hein przypuszczał. 22 maja 1628 roku król Hiszpanii Filip IV wysłał do namiestniczki Niderlandów Południowych Izabeli list z pytaniem, czy wie coś o planach Holendrów, ponieważ doszły do niego pogłoski, że około 40 okrętów należących do Kompanii Zachodnioindyjskiej ma w planie zaatakowanie posiadłości portugalskich i hiszpańskich w Ameryce. Filip IV poprosił Izabelę o dokładniejsze zbadanie tej sprawy. Wywiad Izabeli przechwycił część tajnych instrukcji wydanych przez zarządców Kompanii Zachodnioindyjskiej dla Pieta Heina. Dzięki temu Hiszpanie dowiedzieli się, że celem wyprawy Pieta Heina jest atak na jedną z wypływających z Ameryki do Hiszpanii srebrnych flot.

Tradycyjnie każde roku wypływały z Hiszpanii do Ameryki dwie floty. Pierwsza z nich, tzw. flota Terra Firma, wypływała z Hiszpanii w kwietniu, płynęła do Ameryki Południowej i jeszcze tego samego roku wracała z powrotem do Hiszpanii. Druga tzw. flota San Juan wypływała z Hiszpanii pod koniec czerwca, płynęła do Hondurasu i Nowej Hiszpanii (Meksyk), tam musiała przeczekać nie nadającą się do żeglugi porę roku i w następnym roku wracała do Hiszpanii. Flota Terra Firma płynęła najpierw do położonej na północnym wybrzeżu Kolumbii Cartageny, a następnie do Portobello, gdzie zabierała cenny ładunek. Z Portobello wracała do Cartageny, skąd płynęła do Hawany na Kubie na spotkanie z flotą San Juan, która rok wcześniej przybyła z Hiszpanii, przeczekała sztormowy sezon w Ameryce i po wzięciu ładunku w Hondurasie i w Veracruz w Meksyku była gotowa do powrotu do Hiszpanii. Na wysokości Hawany srebrne floty łączyły się, aby razem płynąć do Hiszpanii. Zazwyczaj następowało to nie później niż pod koniec sierpnia. Należało spieszyć się, aby zdążyć przed nadchodzącymi sztormami.

Hiszpańskie srebrne floty nie były jednak bezbronne. W momencie powstania morskiego imperium Hiszpanii, które czerpało ogromne zyski z wydobycia srebra w Ameryce, szybko znaleźli się chętni (głównie Anglicy i Holendrzy) do zdobycia płynących samotnie, wyladowanych złotem i srebrem, statków. Aby skutecznie odpierać

ataki piratów i kaprów Hiszpanie zaczęli organizować swoje statki w konwoje. Pierwsze próby przeformowania obowiązku pływania w konwojach przypadają na lata dwudzieste XVI wieku. Regularną procedurę formowania i prowadzenia konwojów transatlantycznych wypracował admirał Pedro Menéndez de Avilés. Począwszy od 1564 roku prawie wszystkie statki podążające do Indii Zachodnich płynęły w uzbrojonych konwojach. Niezależnie czy akurat trwała wojna, czy był pokój, transporty srebra szły zawsze pod eskortą kilku dobrze uzbrojonych galeonów (najczęściej było to od 2 do 8 galeonów, zależnie od ilości eskortowanych statków). Konwoje te szybko zaczęto nazywać srebrnymi flotami. Na służących obronie konwoju galeonach przewożono także cenny ładunek. Wynikało to głównie z faktu, że na tych największych w konwoju jednostkach mogły się pomieścić nie tylko działa, ale także duża ilość srebra i złota, więc dodatkowy transport kruszcu zwiększał jeszcze zysk, jaki przynosiła srebrna flota. Wysyłanie potężnych okrętów eskortujących

konwoj było bardzo kosztowne, więc starano się, aby w miarę możliwości i one przynosiły zysk. Należy też pamiętać, że galeony były najtrudniejsze do zdobycia przez wroga, więc w razie straty części statków z konwoju, spora część ładunku pozostawała nienaruszona i mogła płynąć dalej do Hiszpanii.

W lecie 1628 roku ogłoszono alarm na wszystkich hiszpańskich terytoriach na obszarze Karaibów. Wszędzie wypatrywano okrętów pod holenderską banderą, by jak najszybciej ostrzec położone w głębi lądu centra władzy hiszpańskiej, które mogły zarządzić, by srebrne floty pozostały w portach, unikając starcia z flotą Pieta Heina. Dostawy kruszców z Ameryki miały kluczowe znaczenie dla hiszpańskiej ekonomii (z nich finansowano między innymi armię lądową walczącą ze zbuntowanymi prowincjami Północnych Niderlandów, brak pieniędzy na żołd dla żołnierzy mógłby być katastrofalny w skutkach) i dlatego starano się zapewnić maksymalne bezpieczeństwo srebrnym flotom.

Również Piet Hein nie próżnował płynąc do Ameryki. Flota Heina niesiona spokojnie przez północny pasat odbywała regularne ćwiczenia. Marynarze i zaokrętowani żołnierze regularnie ćwiczyli strzelanie z muszkietów. Zadbano także o bezpieczeństwo przeciwpożarowe, umieszczając na marsach beczułki z wodą, których miano użyć w razie pożaru, by uchronić takielunek okrętu przez spalaniem. Piet Hein dbał także o zdrowie załóg. Zaraz po wypłynięciu nakazał, aby zasolić całe zabrane mięso, co miało zagwarantować jego przydatność

do spożycia przez długi czas. Chorem na szkorbut dawano rano i wieczorem po dwa kufelki brandy. Zadbano także o dobre samopoczucie duchowe załóg, odpowiadając codziennie rano i wieczorem modlitwę. Na wszelki wypadek bandery okrętów admirałskich przybito gwoździami do masztów, a maszty nasmarowano tłuszczem, aby uniemożliwić Hiszpanom ich zdobycie! Gdy zbliżano się do Ameryki, Piet Hein wysłał przodem trzy szybkie jachty, mające prowadzić zwiad, aby uniknąć zaskoczenia ze strony Hiszpanów. Podróż przez Atlantyk zajęła flocie Heina dwa tygodnie. 10 lipca 1628 roku jeden z wysłanych przodem jachtów wystrzelił z działa, co było umownym znakiem, że widać ląd na horyzoncie. Dwa dni później cała flota rzuciła kotwice w Zatoce Craques na wyspie Saint Vincent. Od miejscowej ludności zdobyto żywność i wodę. Największe znaczenie dla wyczerpanych długą podróżą załóg miały owoce, które zabrano w dużej ilości. Każdy członek załogi dostał między innymi po 25 bananów. Dzięki temu szkorbut nie zagrażał już życiu marynarzy. Teraz można było zacząć polowanie na srebrną flotę. Jednak już na samym początku pojawiły się kłopoty. Podczas postoju na wysepce Isla Blanca, gdzie zaopatrywano okręty w mięso, zaginął chłopiec okrętowy z *Amsterdamu*. Pomimo długich poszukiwań nie odnaleziono go.

Było to szczególnie niebezpieczne, ponieważ mógł zdradzić Hiszpanom miejsce pobytu i liczebność floty Heina. Czarny scenariusz ziścił się, gdy zaginiony chłopak został zabrany z wyspy przez hiszpański statek. Prawdopodobnie to właśnie dzięki jego relacji Hiszpanie dowiedzieli się, że flota Heina jest już na Karaibach. Władze w Caracas i Portobello zdecydowały, by flota Terra Firma pozostała w porcie, aby uniknąć spotkania z flotą Heina.

Piet Hein, nie wiedział, że flota Terra Firma została ostrzeżona i nie wypłynęła. Nie wiedział także, że w międzyczasie dopłynęła do wybrzeży Kuby flota WIC, którą dowodził Pieter Ita. Flota Ity po gwałtownej walce zdobyła dwa samotnie płynące hiszpańskie statki, po czym by uniknąć starcia z dużo silniejszą srebrną flotą (Ita miał do dyspozycji tylko 12 okrętów) obrała kurs w drogę powrotną do Republiki Zjednoczonych Prowincji. Łup Ity był na tyle zadowalający, że nie było sensu ryzykować starcia ze srebrną flotą. Piet Hein przygotowując się na przybycie jednej z dwóch srebrnych flot wydał rozkazy. Zgodnie z nimi jego flota została podzielona na straż przednią, siły główne i straż tylną. Okręty miały płynąć jeden za drugim w linii. Każda z trzech części floty Heina składała się



Srebrny dzban (wys. 35 cm) - wg tradycji jeden z łupów ze srebrnej floty [źródło: Kloek W., Sigmond P., *Zeeslagen en zeehelden in de Gouden Eeuw*]



Zdobycie portugalskich statków z cukrem przez Pieta Heina w 1627 roku [źródło: Kloek W., Sigmond P., *Zeeslagen en zeehelden in de Gouden Eeuw*]

z dwóch eskadr. W skład każdej eskadry wchodził jeden duży okręt, któremu towarzyszyły dwie mniejsze jednostki i jeden lub dwa jachty. W razie natknięcia się na srebrną flotę Piet Hein miał zaatakować okręt hiszpańskiego admirała. Admirał Lonck miał zająć się okrętem hiszpańskiego wiceadmirała. A kontradmirał Melckmeyt miał zaatakować okręt hiszpańskiego kontradmirała. Dowódcy pozostałych dużych okrętów mieli za zadanie unieszkodliwić w pierwszej kolejności pozostałe hiszpańskie galeony. Z rozkazów Pieta Heina wynika, że pomimo iż jego okręty poszukując przeciwnika płynęły w linii, to bitwa miała być stoczona według obowiązującej wówczas taktyki roju, czyli miało dojść do klasycznego *mêlee*. Na wypadek gdyby przyszło stoczyć walkę w nocy, Piet Hein wydał rozkaz atakowania dowolnych galeonów, ponieważ szukanie w ciemnościach okrętu admirałskiego lub

wiceadmirałskiego wprowadziłoby tylko niepotrzebne zamieszanie. Flota Heina krążyła od początku sierpnia pomiędzy Przylądkiem Świętego Antoniego (Cape San Antonio) na Kubie a wyspami Dry Tortugas koło Florydy, poszukując srebrnej floty. Hein obrał akurat te miejsca, ponieważ wiedział, że zarówno Przylądek Świętego Antoniego jak i wyspy Dry Tortugas są punktami, przez które zazwyczaj przepływała srebrna flota. W tym czasie flota San Juan nieostrzeżona o obecności floty Heina na Morzu Karaibskim, opuściła 21 lipca port w San Juan de Ulúa w Meksyku. Niesprzyjająca pogoda, najpierw cisza morska, a później silny wiatr z północy zmusiły srebrną flotę do powrotu do portu. W drodze powrotnej hiszpański okręt admirałski wszedł na mieliznę. Dzięki ścięciu masztów udało się go zdjąć z mielizny i przyholować do portu, jednak wymagał gruntownego remontu i było pewne, że

w najbliższym czasie nie będzie się nadawał do ponownego wypłynięcia w morze. Hiszpański admirał Juan de Benavides y Bazan zdecydował, by działa i ładunek z uszkodzonego okrętu admirałskiego przenieść na największy ze statków handlowych srebrnej floty *Santa Ana María*, który od tej pory miał służyć za okręt admirałski. Srebra flota wypłynęła 8 sierpnia, by kontynuować przerwany rejs w stronę Kuby. Hiszpański konwój zmierzał nieświadomie na spotkanie ze swoim przeznaczeniem. Srebrna flota składała się z 21 (lub 22) jednostek, wśród których były zarówno mniejsze statki wyladowane srebrem i innymi towarami, jak i cztery duże galeony. Okrętem flagowym była *Santa Ana María* (Święta Anna Maria). Wiceadmirał Don Juan de Leoz płynął na okręcie *Santa Gertrudis* (Święta Gertruda), Hernando Guerra na *Nuestra Señora de la Antigua* (Matka Boska z Antiguy),

Batavia – statek Kompanii Wschodnioindyjskiej, na którym w dziewiczym rejsie wybuchł bunt – 1628 roku [Ilustracja Marek Fornal]



a Alonso de Arizpuzua na *San Juan Bautista* (Święty Jan Chrzciel). 23 sierpnia flota Heina znajdowała się na wysokości Mariel, na zachód od Hawany, 24 sierpnia była już w okolicach Matanzas, w więc na wschód od Hawany. Piet Hein zdawał sobie sprawę z faktu, że zaczyna się sezon orkanów i jego flocie coraz bardziej będą zagrażać sztormy. Wiedział, że ma czas do połowy września, bo potem pogoda uniemożliwi jego flocie bezpieczny powrót do domu. Nauczony doświadczeniem sprzed dwóch lat (w 1626 roku spotkanie z hiszpańską flotą nastąpiło dopiero po 9 września) liczył, że spotka jeszcze srebrną flotę. 1 września okręty Heina ponownie były na zachód od Hawany. Piet Hein miał dzięki temu możliwość sprawdzić, czy czasem nie minął się ze srebrną flotą. Flota Heina nie była w stanie oprzeć się mocnym prądom z zachodu i dryfowała powoli na wschód. 6 września Zatoka Matanzas znów była w zasięgu wzro-

ku. Krążąc od kilku tygodni bez większego skutku w okolicach Kuby, Piet Hein zdawał sobie sprawę, że zaraz będzie musiał udać się w drogę powrotną do Republiki Zjednoczonych Prowincji nie zdobywszy żadnego łupu. W raporcie opublikowanym po powrocie z wyprawy Piet Hein napisał, że 8 września podjął decyzję, że zostanie u wybrzeży Kuby jeszcze przez dwa dni i jeśli w tym czasie nie pojawi się srebrna flota, to wyda rozkaz powrotu do Republiki. Tymczasem srebrna flota pod koniec sierpnia uległa rozproszeniu na skutek sztormów. Gdy sztormy ustały, nadal płynęła podzielona na dwie grupy, nie trzymając się w szyku, co miało okazać się dla niej zgubne. W nocy z 7 na 8 sierpnia marynarze z *Witte Leeuw* dostrzegli przed swoim dziobem jakiś statek. Szyper krzyknął, że statek musi się zatrzymać, na co Hiszpanie odpowiedzieli „*Qué quiere?*” (Czego chcesz?). Wprawilo to w wielką radość załogę *Witte Leeuw*, ponieważ teraz była pewna, że ma do czynienia z hiszpańskim statkiem a nie jakimś zabłąkanym w nocy rodakiem i może zaatakować. Padło kilka strzałów, po czym holenderscy marynarze podpłynęli w szalupach do hiszpańskiego statku i bez większej trudności go zdobyli. Była to *Nuestra Señora de la*

Concepción (Matka Boska od Niepokalanego Poczęcia), której dowódcą był Andres Felipe de Royas. Statek ten wiozł transport skór. Hiszpańskiego kapitana zabrano na pokład okrętu Pieta Heina, a *Nuestra Señora de la Concepción* została obsadzona holenderską załogą. De Royas wyjawiał podczas przesłuchania, że srebrna flota podąża w pewnej odległości za nim. Ze wschodem słońca załogi okrętów Heina zauważyły na horyzoncie dwadzieścia hiszpańskich statków. Dwanaście z nich było na pozycji zawietrznej względem okrętów Heina, przez co były łatwiejsze do zdobycia niż reszta srebrnej floty. One też zostały zaatakowane w pierwszej kolejności. Dziewięć z nich, przeważnie małych statków o załodze liczącej około 40 osób zostało szybko zdobytych przez Holendrów. Ich ładunek, mimo iż cenny, przedstawiał sobą znacznie mniejszą wartość, niż wiezione przez największe hiszpańskie statki srebro. Tym razem łupem Holendrów padły skóry, mąka oraz barwni-

ki: koszenilina i indygo. Na srebro trzeba było jeszcze poczekać. Kolejnych osiem hiszpańskich jednostek znalazło się teraz pomiędzy wybrzeżem, a flotą Heina. Admirał Lonck podjął natychmiast akcję, mającą na celu odcięcie im drogi do Hawany. Piet Hein przypuszczał, że część dużych jednostek będących na pozycji

nawietrznej względem niego i poprzedzanych przez trzy mniejsze statki to część srebrnej floty transportującej srebro. Załogi hiszpańskich statków, które jeszcze nie zostały zdobyte, wpadły w panikę widząc przewagę sił Heina. Admirał de Benavides y Bazan widząc, że okręty Loncka odcięły mu drogę do Hawany, zdecydował się płynąć do portu położonego w Zatoce Matanzas. Nie zwołując narady wojennej na pokładzie swojego okrętu, rozkazał rozwinąć żagle, by jak najszybciej dopłynąć do brzegu. Oczekiwał, że o zachodzie słońca, przestanie wiać wiatr od morza, a zerwie się bryza lądowa, która uniemożliwi okrętom Heina wpłynięcie do Zatoki i pościg za srebrną flotą. W planach hiszpańskiego admirała było także ustawienie okrętów burtami w stronę floty Heina, aby siła ognia artylerii burtowej uniemożliwiła mu wpłynięcie do Zatoki. Dałoby to czas potrzebny na wyładowanie srebra w porcie. Mimo że de Benavi-

des y Bazan nie wydał żadnych konkretnych rozkazów swoim kapitanom, naśladowali oni bez szemrania każdy ruch okrętu admirałskiego. Później mieli być oni ostro krytykowani w Hiszpanii za takie zachowanie. Statki Benavidesa wpłynęły do Zatoki Matanzas, gdy już zapadł zmierzch. Holendrzy robili wszystko, co w ich mocy, by dogonić Hiszpanów (m.in. moczyli żagle, by lepiej łapały wiatr). Zapadły ciemności, ale wiatr nie zmienił kierunku! Holendrzy mogli więc kontynuować pościg za srebrną flotą. Wejście do nieznanego zatoki, na dodatek po ciemku, było jednak dużym ryzykiem, które Piet Hein odważył się podjąć. Pech zdawał się nie przestawać przesładować Hiszpanów. Nie dość, że wiatr nie zmienił kierunku, to jeszcze okazało się, że ich pilot posiadał znacznie mniejsze umiejętności niż sądzono. Po wpłynięciu na redę portu w Matanzas, hiszpańskie statki jeden po drugim wchodziły na mieliznę! Błoto niesione przez rzeczki San Juan i Yumuri,



Złoty medal pamiątkowy dla Pieta Heina z okazji zdobycia srebrnej floty [źródło: Kloeck W., Sigmond P., *Zeeslagen en zeehelden in de Gouden Eeuw*]



w połączeniu z niekompetencją hiszpańskiego pilota, okazało się zgubne dla dużych hiszpańskich galeonów, których zanurzenie było znacznie większe niż okrętów floty Heina. Na szczęście dla floty Heina wody nieznanego mu zatoki były głębokie, a prądy słabe, nie stanowiły więc zagrożenia dla okrętów. Niebezpieczne były tylko dwie płycizny znajdujące się na redzie przy wejściu do portu. Tam też osiadły na mieliźnie hiszpańskie galeony. Okręty Heina wpłynęły do Zatoki Matanzas i rzuciły kotwice w niewielkiej odległości od miejsca, w którym Hiszpanie weszli na mieliżnę. Hiszpanie oddali kilka strzałów w stronę wroga, jednak nie uzyskali żadnych trafień. Teraz Piet Hein miał idealną pozycję, by przypuścić atak na srebrną flotę. Admirał de Benavides y Bazan, w momencie gdy jego okręt osiadł na mieliźnie, wsiadł do szalupy, biorąc ze sobą banderę królewską, aby nie wpadła w ręce Holendrów. Załogi hiszpańskich okrętów wpadły w panikę, gdy Holendrzy otworzyli ogień do stojących na mieliźnie prawie bezbronnych statków. Nie podjęto żadnych środków, aby uniemożliwić Holendrom przechwycenie cennego łupu. Nie było już czasu, by przenieść srebro na ląd. Nie można też było spalić statków, ponieważ większość załóg nie zdążyła zejść na ląd. De Benavides y Bazan płynął tymczasem w górę rzeki, licząc, że spotka kogoś, kto mógłby przekazać gubernatorowi w Hawanie informację o fatalnym położeniu srebrnej floty. Szybka akcja Pieta Heina, który mimo zapadnięcia ciemności zdecydował się wpłynąć do nieznanego zatoki, aby ścigać srebrną flotę sparaliżowała doszczętnie Hiszpanów. Dodatkowo brak pomysłu na rozwiązanie sytuacji ze strony hiszpańskiego admirała sprawił, że część srebrnej floty, która schroniła się w Zatoce Matanzas, wpadła w ręce Holendrów bez przelewu krwi. Gdy marynarze i żołnierze z *Hollandse Tuin*, po oddaniu kilku salw z muszkietów weszli na pokład okrętu hiszpańskiego wiceadmirala *Santa Gertrudis*, załoga schowała się pod pokład, a wiceadmiral Leoz uciekł w przebraniu marynarza! Po zajęciu okrętu wiceadmiralskiego przyszedł czas na admirałski *Santa Ana María*. Po oddaniu kilku salw z muszkietów i okrzyku „Buena guerra” Holendrzy weszli na pokład *Santa Ana María*, a hiszpańska załoga znów uciekła pod

pokład. Holendrzy wyłowili z wody Hiszpana, który wyskoczył za burtę. Dobrze mówiący po hiszpańsku admirał Piet Hein, bez większego problemu przekonał Hiszpana, żeby wezwał swoich kolegów do poddania okrętu, a wtedy będą bezpieczni. 150-osobowa załoga okrętu admirałskiego poddała się bez walki. Sam Piet Hein był natomiast zaskoczony tchórzostwem hiszpańskiego admirała, który uciekł w takim pośpiechu, że nawet kobiety pozostawił na pokładzie swojego galeonu. Hein pozwolił zejść hiszpańskim załogom na ląd. Była to dobra decyzja, ponieważ ograniczyła w znacznym stopniu rabunek srebra przez uciekających hiszpańskich marynarzy, którzy chcieli coś wziąć dla siebie. Tej nocy Holendrzy zdobyli w Zatoce Matanzas cztery galeony i dwa mniejsze statki. 10 września do głównych sił Heina dołączyły okręty, które zajęte były zdobywaniem mniejszych jednostek hiszpańskich przed wejściem do Zatoki Matanzas. Hiszpańscy jeńcy, którzy przypłynęli na pokładzie tych statków, byli zaskoczeni, że ich koledzy nie zrobili nic, aby uniemożliwić Holendrom przechwycenie srebra. Nie zatopili, ani nie spalili swoich statków. Holendrzy oglądając zdobyte hiszpańskie galeony zauważyli, że dowódca srebrnej floty najwyraźniej był pewny, że nie dojdzie do spotkania z Holendrami. Jego okręty były tak mocno

wyladowane srebrem, że nie dało się otworzyć furt działowych, ponieważ groziłoby to wdarciem się wody pod pokład! W takiej sytuacji większa część dział z hiszpańskich galeonów była zupełnie bezużyteczna! Być może dlatego hiszpański admirał tak łatwo się poddał. Zrobił natomiast poważny błąd nie wydając w odpowiednim czasie rozkazu zatopienia statków ze srebrem. Hernando Guerra (dowódca *Nuestra Señora de la Antigua*) napisał później, że admirał de Benavides y Bazan dbał tylko o własną skórę. Guerra napisał również, że o godzinie 12 w południe, gdy dostrzeżono Holendrów, na jego okręcie przygotowywano się do walki. Niestety admirał podjął wtedy decyzję, by uciekać do Zatoki Matanzas. Z relacji Guerri wynika, że przynajmniej niektórzy z hiszpańskich dowódców byli skorzy do podjęcia walki.

Łupem Holendrów padło

177 000 funtów srebra, trochę złota, 37 375 skór, 361 skrzyń cukru oraz 3000 worków indygo i koszeniliny. Oprócz tego znaleziono jeszcze wiele mniej cennych rzeczy: ubrań, książek, wyrobów z laki, zawiasów oraz trochę wyrobów luksusowych, jak na przykład krucyfiks zdobiony złotem i diamentami. Zupełnie wyjątkową rzeczą, jaką znaleziono na pokładzie jednego ze statków była relikwia – głowa zamordowanego w Japonii męczennika! Holendrzy musieli być niezwykle zadowoleni, gdy otwierali skrzynie opatrzone napisami „Por el Rey” („Dla Króla”), „Por Su Majestad” („Dla Jego Wysokości”) oraz „Dla kolegium jezuitów w Rzymie”. Zabawnym łupem była niewątpliwie papuga, która, gdy słyszała dźwięk przesypywania srebrnych monet, wołała po hiszpańsku: „Victoria, victoria, o qué buena va!” („Zwycięstwo, zwycięstwo, o jak dobrze nam idzie!”). Cały tydzień zajęło Holendrom przeładowywanie łupu na własne okręty. Zdecydowano się także wziąć do Republiki jako przycztery galeony (*Santa Ana María*, *Santa Gertrudis*, *Nuestra Señora de la Antigua*, *San Juan Bautista*) i jeden mniejszy statek (nosił on również imię *Nuestra Señora de la Antigua*). Zniszczono natomiast holenderski okręt *Langebark*. Prawdopodobne jest, że nie nadawał się do dalszej żeglugi, choć niewykluczone jest, że Piet Hein chciał po prostu przenieść jego załogę na inne okręty.

17 września, na dwie godziny przed wschodem słońca, flota Pieta Heina podniosła kotwice i ruszyła w drogę powrotną do Republiki Zjednoczonych Prowincji. Przodem wysłano dwa szybkie jachty *Ooievaar* i *Vos*. Szyper każdego z nich dostał skrzyneczkę zawierającą list Pieta Heina przeznaczony dla zarządców Kompanii Zachodnioindyjskiej z informacją o zdobyciu srebrnej floty i prośbą o eskortę floty wojennej, która miała bezpiecznie przeprowadzić flotę Pieta Heina przez kanał La Manche. Należy pamiętać, że na kanale La Manche zwycięska flota Pieta Heina mogła z łatwością stać się z myśliwego ofiarą. Zagrożenie ze strony finansowanych przez króla Hiszpanii kaprów z Dunkierki było bardzo poważne, ponieważ operowali oni niejednokrotnie całymi eskadrami dobrze uzbrojonych okrętów, posiadających świetnie wyszkolone i słynące z okrucieństwa załogi. Jachty miały więc płynąć oddzielnie, aby w razie czego oba naraz nie wpadły w ręce kaprów z Dunkierki. W razie ataku ze strony kaprów szyprowie mieli rozkaz wyrzucić obciążoną ołowiem skrzyneczkę z listem za burtę, aby ważne informacje nie wpadły w ręce wroga. Oba jednak dopłynęły szczęśliwie do Republiki. Jako pierwszy dopłynął 15 listopada do Rotterdamu dowodzony przez Salomona Willemszoona *Ooievaar*. Zarządcy WIC natychmiast poinformowali Stany Generalne o wyczynie Pieta Heina prosząc o pomoc floty wojennej.



Pomnik Pieta Heina
w Rotterdamie

[Fot. Wiki Frits via Wikipedia]

Droga powrotna zwycięskiej floty Heina nie była łatwa, poczynając od nieustannych sztormów (sezon orkanów już się zaczął, w momencie, gdy flota Heina opuszczała Zatokę Matanzas), które rozproszyły część jego floty, poprzez starcia z kaprami z Dunkierki na kanale La Manche i zamieszanie wywołane przez angielskich celników, w momencie gdy część floty Heina wpłynęła do Falmouth. Dobre przygotowanie floty do drogi powrotnej, jak również trafne decyzje podczas samego rejsu doprowadziły szczęśliwie większą część floty Heina do Republiki Zjednoczonych Prowincji. Wyładowane łupami okręty Heina, eskortowane przez okręty floty wojennej, przypływały w różnych terminach do ojczyzny, a sam Piet Hein z okrętami *Amsterdam*, *Hollandse Tuin*, *Neptunus* i *Monnickendam* dopłynął 10 stycznia do Hellevoetsluis. Warto dodać, że samo zagadnienie powrotu floty Pieta Heina do Republiki jest tak barwne i obszerne, że spokojnie mogłoby być tematem oddzielnego artykułu.

Łup zdobyty przez Pieta Heina pod Matanzas oszacowano na około 11 do 17 milionów guldenów. Był to największy łup, jaki zdobyła podczas swojego istnienia Kompania Zachodnioindyjska. Nigdy przedtem, ani nigdy później żaden z admirałów WIC nie powtórzył sukcesu Pieta Heina. Warto w tym miejscu przypomnieć, że Piet Hein był pierwszym, któremu udało się przechwycić naraz całą srebrną flotę. Dokonał tego, o czym marzyli wszyscy pływający przed nim angielscy i holenderscy kaprowie.

Po powrocie do ojczyzny Piet Hein z miejsca stał się uwielbianym przez tłumy bohaterem, który odbywał przemarsze tryumfalne w wielu miastach Republiki. Został nagrodzony zarówno przez zarządców Kompanii Zachodnioindyjskiej, jak i przez stadhoudera i Stany Generalne. Pomimo iż nie miał szlacheckiego pochodzenia, zaofiarowano mu służbę w randze admirała we flocie wojennej Republiki, którą bez wahania przyjął. W ten sposób został pierwszym admirałem w historii Republiki Zjednoczonych Prowincji, który został mianowany tylko i wyłącznie za zasługi, a nie za pochodzenie. Gdy kilka miesięcy później zginął, walcząc z kaprami z Dunkierki, pochowano go jak bohatera narodowego. Zupełnie inaczej wyglądał los hiszpańskiego admirała de Benavidesa y Bazana, który po ciągnięciu się przez pięć lat procesie został skazany na karę śmierci. 18 maja 1634 roku ścięto go w Sewilli, a kat przed wykonaniem wyroku przeczytał uzasadnienie wyroku mówiące, że de Benavides y Bazan skazany został za niedbalstwo, którym się wykazał podczas utraty srebrnej floty w 1628 roku. I każdy, kto się tak zachowuje, tak zostanie ukarany. Po tych słowach wykonał wyrok. Wiceadmirał de Leoz został skazany na dożywotnie więzienie. □

WIC (West-Indische Compagnie) Kompania Zachodnioindyjska



Holenderska Kompania Zachodnioindyjska została powołana do życia w 1621 roku. Podobnie, jak założona w 1602 roku Kompania

Wschodnioindyjska była ona spółką akcyjną. Na jej czele stało Heeren XIX (*Dziętnastu Panów-Dyrektorów*). Posiadała ona uprawnienia do prowadzenia wojen i zawierania pokoju z tubylczymi państwami, do utrzymywania morskich i lądowych sił zbrojnych oraz do sprawowania funkcji sądowniczych i administracyjnych na zajętych terytoriach. Charakter Kompanii Zachodnioindyjskiej był od samego początku dużo bardziej ofensywny niż Kompanii Wschodnioindyjskiej. Działania kaperskie, kolonizacja i handel były głównymi zadaniami Kompanii Zachodnioindyjskiej. Należy jednak pamiętać, że działania kaperskie stały zawsze na pierwszym miejscu.

Obszarem operacyjnym Kompanii Zachodnioindyjskiej był Ocean Atlantycki, Ameryka oraz Afryka Zachodnia. Na obszarze Karaibów Kompania Zachodnioindyjska prowadziła działania przeciwko Hiszpanom, atakując ich srebrną flotę. Na obszarze Ameryki Południowej (głównie Brazylii) WIC starała się przechwycić część portugalskiego handlu cukrem i afrykańskimi niewolnikami. Oprócz wysyłania pojedynczych okrętów kaperskich, WIC organizowała zakrojone na szeroką skalę operacje, w których brały udział całe flotyllę wystawionych przez nią okrętów wojennych. Najstojniejszą z takich wypraw była niewątpliwie wyprawa Pieta Heina z 1628 roku i zdobycie przez niego srebrnej floty pod Matanzas.

Bibliografia

- Benschop B., *Zeehelden in Hellevoetsluis: Piet Heyn, Maerten Tromp en Michiel de Ruyter in de zeventiende-eeuwse admiraliteitshaven*, Zaltbommel 2007.
Boer M.G. de, *Piet Heyn en de zilveren vloot*, Amsterdam 1946.
Boxer C. R., *Morskie imperium Holandii 1600-1800*, Gdańsk 1980.
Gent T. van, *17 zeventiende eeuwse admiralen en hun zeeslagen*, Den Haag 2000.
Kloek W., Sigmond P., *Zeeslagen en zeehelden in de Gouden Eeuw*, Amsterdam 2007.
Landström B., *Het schip*, Hoofddorp 1972
Parry J. H., *Morskie imperium Hiszpanii*, Gdańsk 1983.
Prud'homme van Reine R., *Admiraal Zilvervloot. Biografie van Piet Hein*, Amsterdam 2003.
Visser W. de, *Piet Heyn en de zilvervloot. Oorlog en handel in de West*, Hilversum 2001.

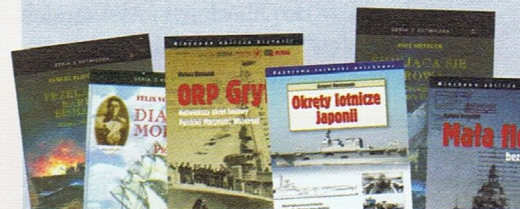
Przypisy

- ¹ W przybliżeniu przyjmuje się przelicznik: 1 laszt – 2 tony.
- ² R. Prud'homme van Reine, *Admiraal Zilvervloot. Biografie van Piet Hein*, Amsterdam 2003, s. 107.

ONI JUŻ WYGRALI

Spośród wielu nadesłanych ankiet, wytypowaliśmy pierwszą grupę osób, która otrzymuje upominki w postaci książek. Sponsorami nagród są wydawnictwa: Finna i Alma-Press

Adam Glasel, Jaworzno
Jacek Orłoś, Orły
Bogdan Marciniak, Turek
Andrzej Majewski, Zduńska Wola
Tomasz Stalski, Wrocław
Krzysztof Wójcik, Katowice
Arek Molisak, Łańcut
Sławomir Gwizdek, Puławy
Marek Tworek, Warszawa
Krzysztof Wojnicki, Puławy
Magdalena Wirga-Schneider, Wińsko
Andrzej Piechowiak, Kościan
Robert Giers, Złotów
Ryszard Jastrzębski, Łódź
Artur Bielecki, Gdańsk
Mariusz Suliga, Smolnica
Andrzej Pardela, Zabrze
Roman Góral, Kędzierzyn-Koźle
Piotr Stanik, Mosina
Henryk Kędzior, Sulęcín
Jacek Drećka, Żelów
Jerzy Kunikowski, Poznań
Włodzimierz Keler, Świder
Michał Rynkiewicz, Gdańsk
Krzysztof Perkowski, Warszawa
Krzysztof Szymkowiak, Chodzież
Dariusz Mientkiewicz, Wesola



**Gratulujemy zwycięzcom.
Nagrody zostały przesłane pocztą.**

Czekamy na kolejne ankiety.

NASI PARTNERZY:

<http://facta-nautica.graptolite.net/>
<http://www.ykp.lublin.pl/>
<http://www.model-hobby.pl>
<http://www.okretywojenne.za.pl/>
<http://www.navy-ship.net>
<http://www.odkryjpomorze.pl>
<http://www.moje-morze.pl>
<http://www.ezagle.pl>

Niespełniona nadzieja Rommela

WOJCIECH HOLICKI

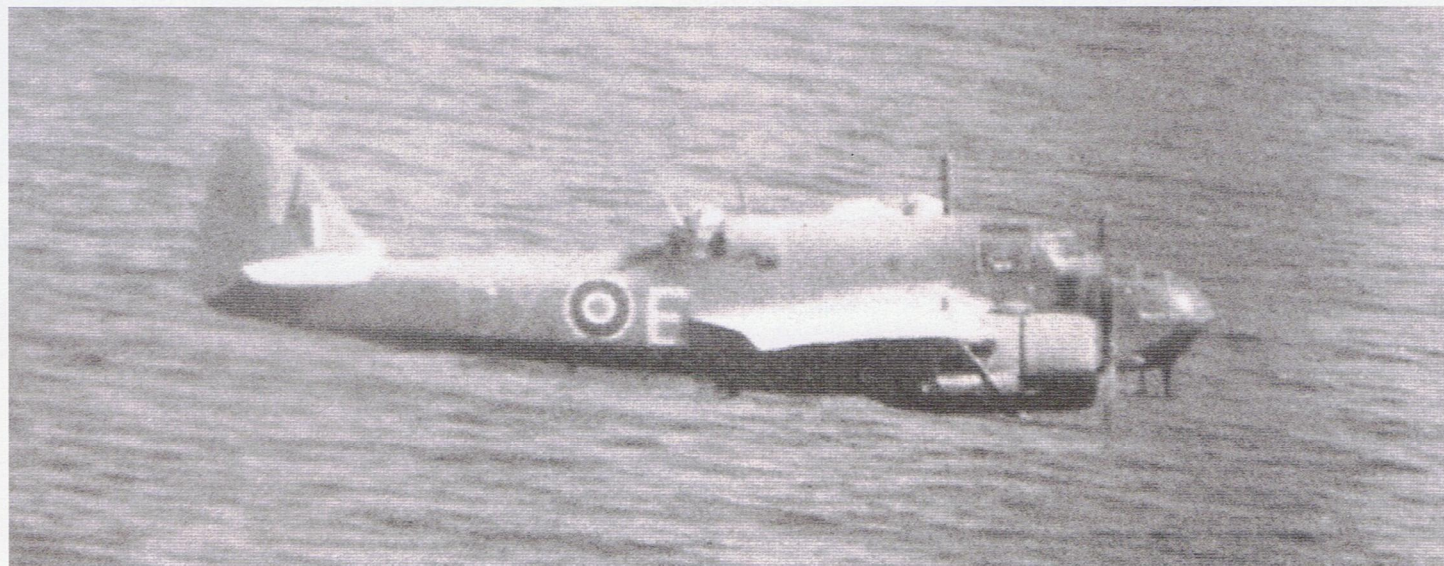
Wojna w Afryce Północnej, tocząca się w latach 1940–43, miała wyjątkowo dynamiczny przebieg, wynikający z warunków naturalnych pola walki. Pozbawione poważniejszych przeszkód naturalnych, ogromne piaszczyste pustynie pozwalały na szerokie zastosowanie broni pancernej, stąd szybko nabrała ona wybitnie manewrowego charakteru. Jak wszędzie, wynik operacji bojowych zależał od cech posiadanego uzbrojenia, walorów dowódców i szeregowych żołnierzy, jednak – ze względu na konieczność pokonywania przez oddziały zmotoryzowane bardzo dużych odległości – sukces lub porażka wyjątkowo mocno wiązały się bezpośrednio z tym, do której ze stron zaopatrzenie docierało szybciej i w większej ilości. W gorszej sytuacji były oddziały włoskie i niemieckie, ponieważ posiłki i dostawy materiałowe otrzymywały poprzez Morze Śródziemne, trasami przebiegającymi w niedużej odległości od baz floty i lotnictwa nieprzyjaciela na Malcie.

Zmasowane naloty i minowanie wód wokół tej wyspy, na której już od końca 1941 roku nie bazowały jednostki nawodne, sprawiły, że do Gibraltaru i Aleksandrii odpłynęły okręty podwodne należące do 10. Floty (stosowna decyzja zapadła 27 kwiet-

Wieczorem 23 października 1942 roku na pozycje oddziałów niemieckich i włoskich pod El Alamein zaczęły nagle spadać tysiące pocisków i szybko stało się oczywiste, że jest to przygotowanie artyleryjskie alianckiej ofensywy. Rankiem następnego dnia feldmarszałek Erwin Rommel, któremu ponownie powierzono komendę nad siłami Panzerarmee Afrika, dotarł do Rzymu. Tam dowiedział się, że jego zahartowane w bojach oddziały będą mogły prowadzić intensywne działania bojowe tylko przez co najwyżej cztery dni, ponieważ na więcej nie pozwoli aktualny stan zapasów paliwa, amunicji i części zamiennych dla czołgów. „Lis Pustyni” zażądał wówczas od Włochów, by ci niezwłocznie zapewnili dopływ niezbędnego zaopatrzenia. 25 października, zaraz po wylądowaniu w Libii, otrzymał tak pożądaną dobrą wiadomość – szyfrogram od feldmarszałka Kesselringa, dowodzącego niemieckimi siłami we Włoszech, donosił, że w drodze jest konwój z Tarentu, mający dotrzeć do Tobruku wieczorem następnego dnia.

nia 1942 roku). Ataki na lotniska i walki powietrzne spowodowały z kolei niemal do zera efektywność jednostek lotniczych, malejącą także z powodu braku paliwa i amunicji. W rezultacie wzrostu dostaw Rommel mógł pomyślnie kontynuować rozpoczętą 26 maja ofensywę, zapuszczając się dużo dalej niż zakładał jej plan. 21 czerwca, po zaledwie jednodniowej obronie, skapitulował Tobruk. W ręce zdobywców wpadł mający strategiczne znaczenie port, a także zgromadzone w nim zapasy, w tym m.in.

2 tys. ton paliwa i 5 tys. ton żywności, co stanowiło dodatkową, bardzo przydatną „premię”. Dziewięć dni później natarcie zatrzymało się na brytyjskiej linii obronnej pod El Alamein, 106 km na zachód od Aleksandrii. Jedną z głównych przyczyn zastopowania były problemy logistyczne, wynikające z faktu, że ciężarówki jadące z Tobruku miały teraz do przebycia około 640, a te z Benghazi 1300 km (Trypolis ze względu na jeszcze większe oddalenie przestał się niemal liczyć). Oznaczało to zwią-



Samolot torpedowy Bristol „Beaufort” Mk II w locie nad Morzem Śródziemnym. Sfotografowana maszyna, o numerze seryjnym AW362 i oznaczeniu bocznym BX-E, należała do 86. Dywizjonu RAF-u, bazującego krótko na Malcie w połowie 1942 roku

szoną awaryjność, dłuższe wystawienie na nieuniknione ataki z powietrza i ziemi oraz dużo większe zużycie paliwa.

Zagładanie w karty

W okresie dotkliwych porażek w Afryce Północnej Brytyjczycy odnosili kluczowe sukcesy na innym polu. Pod koniec maja 1942 roku specjaliści z ośrodka dekryptażu w Bletchley Park złamali szyfr używany przez dział zaopatrzenia oddziałów Rommla (sprawę ułatwił im fakt, że choć nastawa walców jego Enigmy zmieniana była co osiem godzin, to następowała w stałym porządku). Sztab w Kairze zaczął więc niemal na bieżąco otrzymywać informacje o docierających do Libii transportach.

Niedługo potem „Lis Pustyni” utracił swoje dwa główne atuty wywiadowcze. Najpierw, pod koniec czerwca, wyszło źródło informacji w postaci odczytywanych od początku roku po „rozgryzieniu” amerykańskiego szyfru dyplomatycznego raportów płka Fellersa, attaché wojskowego USA w Egipcie. Ponieważ ambicją tego anglofoba było wyczerpujące informowanie swoich przełożonych w Waszyngtonie, a jako przedstawiciel kluczowego sojusznika miał on dostęp do ludzi, dokumentów, i nawet odwiedzał pola bitewne, sprawozdania stanowiły dla Rommla prawdziwy skarb. Informacje w nich zawarte były pewne, szczegółowe i – co chyba najważniejsze – podane na czas. Treść przechwytywanych w Niemczech szyfrogramów Niemcy znali po paru godzinach, często wiedząc w południe, jakie jednostki przeciwnika, gdzie i w jakiej sile znajdowały się wieczorem poprzedniego dnia. Nic więc dziwnego, że gdy w rezultacie działań podjętych w związku z podejrzeniem przecieku Brytyjczycy wreszcie zatamowali go, świeżo upieczony feldmarszałek (Rommel dostał awans po zdobyciu Tobruku) był niepokieszony.

Niecałe dwa tygodnie później miał kolejny powód do zmartwienia. W nocy z 9 na 10 lipca oddziały australijskiej 9. Dywizji Piechoty bez strzału przeniknęły przez pozycje włoskiej 60. w pobliżu Tel el Eisa i wzięły setki jeńców. Bezpośrednio za nimi, tym razem wyjątkowo blisko linii frontu, znajdowały się stanowiska niemieckiej 621. kompanii rozpoznania radiowego. Wobec przewagi ogniowej i liczebnej przeciwnika Niemcy nie mieli szans na skuteczną obronę, udało się uciec tylko nielicznym. W ręce Australczyków wpadło 110 żołnierzy, sprzęt i wiele bezcennych dokumentów, w tym potwierdzające przeciek w Kairze. Brytyjczycy zorientowali się również dzięki nim, jak wiele informacji zdobywali ich przeciwnicy z powodu „nieszczelnej” łączności na niskim szczeblu taktycznym, i odpowiednio zaostrzyli procedury, sprawiając, że Rommel nie mógł dłużej „zaglądać im w karty”.

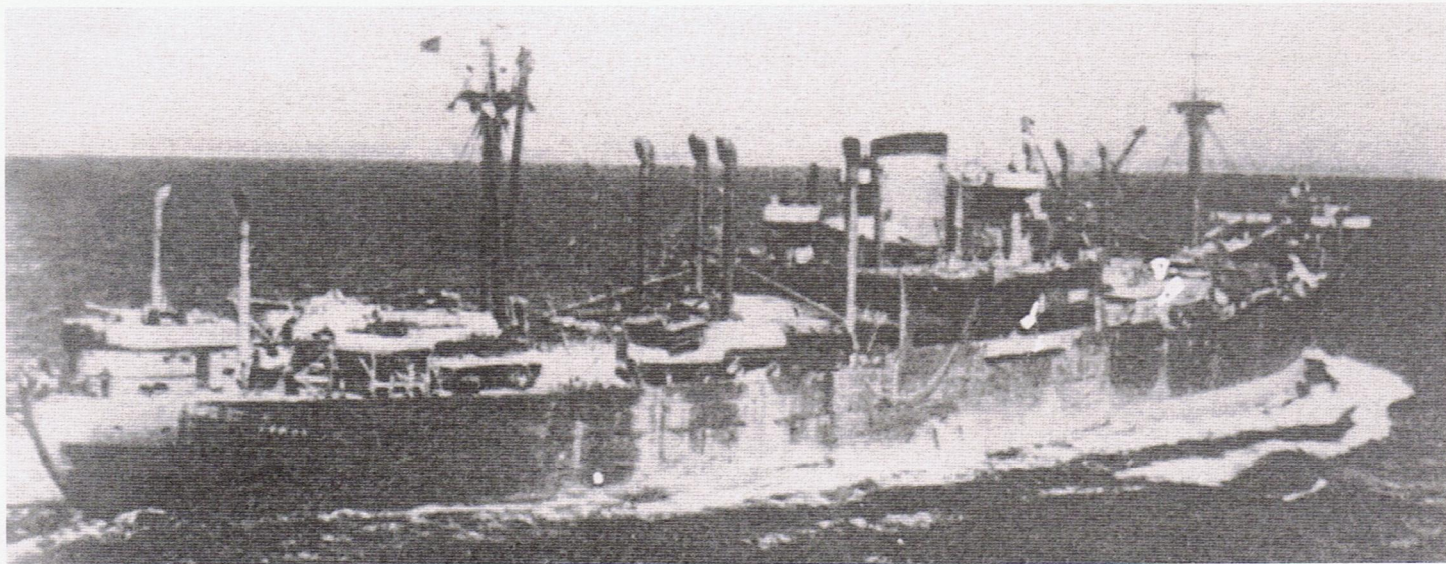
Równocześnie sami radzili sobie z tym coraz lepiej, łamiąc szyfr jaki wykorzystywany był w łączności między jednostkami Luftwaffe i lądowymi w Afryce Północnej. W sierpniu w Bletchley Park włamano się do systemu łączności szyfrowej Kriegsmarine na Morzu Śródziemnym i Czarnym. Analiza zdobywanych informacji pozwoliła ustalić, że Rommel planuje kolejne uderzenie najpierw na połowę sierpnia, a potem przesunął termin na szósty dzień trzeciej jego dekady.

W połowie sierpnia na Maltę, za cenę utraty lotniskowca „Eagle”, dwóch krążowników i niszczyciela, dotarły cztery statki i zbiornikowiec konwoju „Pedestal”. W ślad za nimi wróciły okręty podwodne (pierwszy był „Unbroken”), a bezcenny ładunek pozwolił na zdecydowaną intensyfikację uderzeń z powietrza na morskie linie zaopatrzeniowe przeciwnika. Wiedza z dekryptażu o płynących do Benghazy i Tobruku statkach mogła być wykorzystywana w dużo większym stopniu, atakujące jednostki kierowano bezpośrednio na cel,

z zastosowaniem przemysłowego systemu maskowania źródła informacji (np. nie było niemal ataku bez uprzedniego wysłania nad jego obiekt samolotu zwiadowczego, przy czym robiono wszystko dla uzyskania efektu przypadkowości kontaktu).

Rezultatem był ostry wzrost strat w drugiej połowie miesiąca. 12 sierpnia biorący udział w zaopatrywaniu Maltę „Porpoise” ciężko uszkodził płynący między Benghazy i Trypolisem frachtowiec „Ogaden” (4553 BRT); musiał on zostać dobity przez eskortujący go torpedowiec. Trzy dni później okręt ten zaatakował konwój do pierwszego z tych portów, trafiając „Lerici” (6070 BRT), który zatonął nazajutrz na holu. W nocy 18 sierpnia „United” dobił eskortowany przez dwa torpedowce, uszkodzony już przez torpedę lotniczą „Rosolino Pilo” (8326 BRT). Wyładowany amunicją, idący do Trypolisu statek wyleciał w powietrze, jego szczątki uszkodziły brytyjski okręt. 19 sierpnia „Turbulent” torpedował u wybrzeży Grecji bardzo silnie eskortowany, płynący do Benghazy zbiornikowiec „Pozarica” (7751 BRT), który zatonął później po dodatkowym uszkodzeniu go przez samoloty.

W tej sytuacji Rommel przesunął znów rozpoczęcie ofensywy na ostatni dzień miesiąca; wymagany przez niego stan zapasów dla wojsk pancernych wynosił 5000 t paliwa i 2500 t amunicji. Włosi obiecali mu, że między 25 sierpnia a 5 września do Afryki Północnej dotrze 20 statków, Brytyjczycy jednak nie próżnowali. 27 sierpnia P 35, późniejszy „Umbra” zatopił idący do Tobruku frachtowiec „Manfredo Camperio” (5463 BRT), osłaniany przez niszczyciel i dwa torpedowce. Tego samego dnia samoloty torpedowe RAF-u zaatakowały konwój do Tobruku, topiąc „Dielpi” (1527 BRT) i „Istrię” (5416 BRT). 31 sierpnia zatonął niedaleko Tarentu podpalony poprzedniego dnia przez brytyjskie bombowce tankowiec „Sant Andrea” (5077 BRT). Tego samego dnia wyruszył do Tobruku konwój złożony



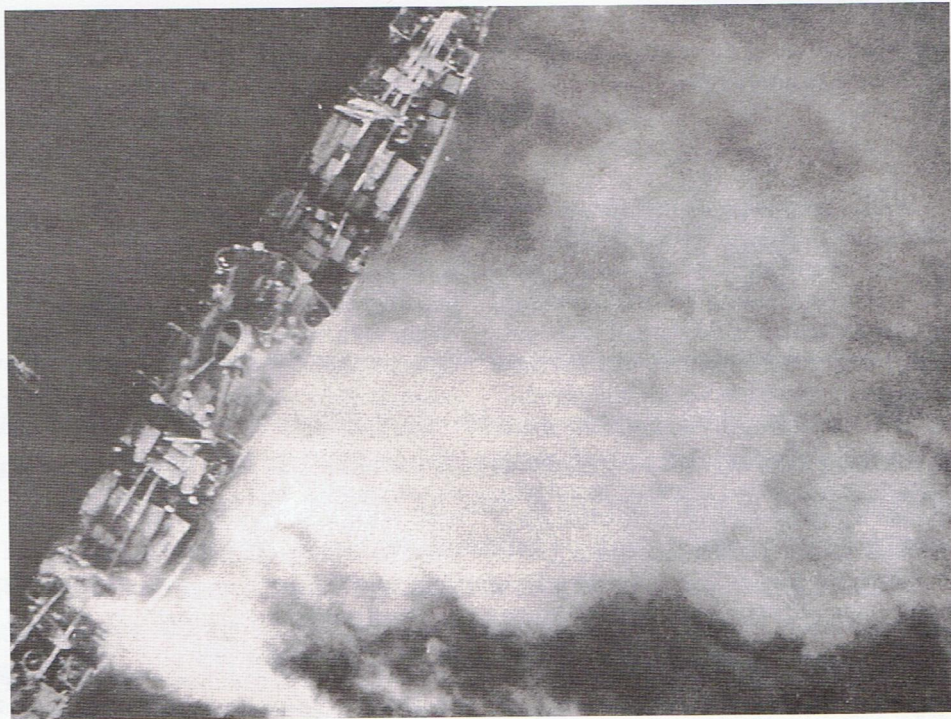
Motorowiec „Lerici”, storpedowany 15 sierpnia 1942 roku przez brytyjski okręt podwodny „Porpoise”, którego udany atak możliwy był dzięki odczytywaniu przez Brytyjczyków szyfrogramów przeciwnika. Uszkodzony statek zatonął następnego dnia na holu

z tankowców „Abruzzi” (2315 BRT) i „Piaci Fassio” (2261 BRT), które eskortowały trzy torpedowce. 1 września statki zostały zaatakowane przez samoloty torpedowe RAF-u i uszkodzone; pierwszy z nich wyrzucił się na brzeg (ładunek został wypompowany), a drugi zatonął nazajutrz po kolejnych trafieniach. 4 września przyszła kolej na konwój z Pireusu do Tobruku (trzy statki w eskorcie czterech torpedowców) – przez samoloty torpedowe zatopiony został wiozący benzynę w beczkach „Davide Bianchi” (1477 BRT)¹, a niedługo potem „Thrasher” posłał na dno mającą taki sam ładunek „Padenne” (1589 BRT). Nazajutrz bliźniaczy „Traveller” zapisał na swoim koncie „Albachiarę” (1245 BRT).

Straty te spowodowały, że szczególnie źle przedstawiała się sytuacja paliwowa Panzerarmee Afrika – w sierpniu z włoskich portów wysłano łącznie prawie 38 500 t paliw, natomiast dotarło na miejsce 22 500 (58 procent), w tym tylko 1500 do Tobruku w trzeciej dekadzie miesiąca. Wiedząc, że przeciwnik otrzymał znaczne ilości w ludziach i w nowoczesnym sprzęcie, Rommel musiał jednak zaatakować. Rozpoczęta 30 sierpnia bitwa pod Alam Halfa nie zakończyła się sukcesem, 5 września jego oddziały znalazły się z powrotem na pozycjach wyjściowych i zaczęły się umacniać.

Wyjątkowo ważny konwój

25 października krótko przed południem Rommel wylądował w Rzymie, i tu dowiedział się m.in., że zapasy paliwa dla pojazdów Panzerarmee Afrika wystarczą na trzy dni intensywnych działań bojowych. Ponieważ w momencie rozpoczęcia przez niego urlopu były ośmiodniowe, „Lis pustyni” wpadł we wściekłość i zażądał by Włosi, którzy zaniedbali sprawę, zrobili wszystko dla poprawy sytuacji, łącznie z użyciem okrętów podwodnych. Warto w tym miejscu dodać, że o ile we wrześniu straty w dostawach wyniosły już tylko 23 procent (do portów dotarło trochę ponad 31 000 ton paliwa z 40 200 wysłanych), to od po-

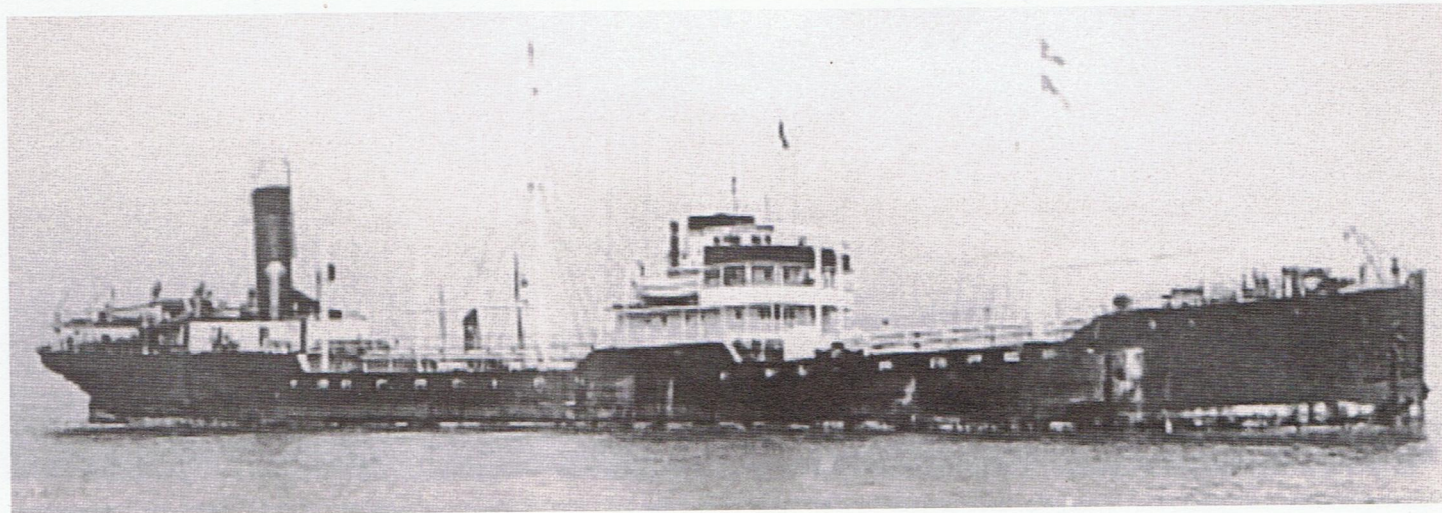


17 sierpnia 1942 roku, wody w pobliżu wyspy Pantelleria. Płonie „Rosolino Pilo”, uszkodzony przez torpedę zrzuconą z „Beauforta” 86. Dywizjonu, jednego z sześciu jakie zaatakowały motorowce. W nocy włoski statek został dobity przez okręt podwodny „United”

czątku października było już dużo gorzej. W pierwszej dekadzie miesiąca tylko połowa wysłanych statków dopłynęła do portów przeznaczenia i to ze sporym opóźnieniem. Potem było lepiej, sporo konwojów przedarło się bez strat. Ponieważ jednak tworzyły je nieduże, pojedyncze frachtowce, sytuacja nie uległa znaczącej poprawie. Miał ją przynieść płynący do Trypolisu i mający bardzo silną eskortę konwój złożony z frachtowców: „Beppe” (4459 BRT), „Capo Orso” (3149 BRT), „Titania” (5397 BRT) oraz zbiornikowca „Saturno” (5022 BRT). Brytyjczycy zastawili nań pułapkę i od ranka 19 października atakowały go po kolei cztery okręty podwodne. Najpierw P 37 („Unbending”) zatopił „Beppe” i niszczytel „Giovanni da Verrazzano”, potem P 42 („Unbroken”) uszkodził „Titanię”, którą nazajutrz dobił P 211 („Safari”). Ogółem do początku brytyjskiej ofensywy do Trypolisu, Benghazi i Tobruku dotarło 60 200 t

ładunków (niecałe 2/3 wysłanych), w tym 12 300 t paliw.

Wspomniany na wstępie konwój z szyfrogramu Kesselringa nosił kryptonim „TT” (Tarent – Tobruk) i składał się z trzech statków: dwóch włoskich i jednego pod banderą niemiecką. Jego formowanie rozpoczęło się 22 października o godz. 04.28, kiedy to z Tarentu wypłynął zbiornikowiec „Proserpina” (4869 BRT), statek mający za sobą wiele niezwykłych wydarzeń. Zbudowany został w 1926 roku² pływając najpierw pod flagą brytyjską jako „Vitruvia”. 6 marca 1938 roku, znajdującego się blisko brzegów ogarniętej wojną domową Hiszpanii, „Maryada”, bo taką nazwę nosił od niedawna po zmianie właściciela, uszkodził frankistowski samolot. 4 czerwca stojący pod Alicante zbiornikowiec został zaatakowany ponownie i podpalony; zginął jeden członek jego załogi. 11 grudnia, gdy był remontowany w marsylskiej stocz-



Zbiornikowiec „Proserpina”, jeden z trzech statków konwoju „TT”. Nadana mu przez Włochów nazwa była już piątą w jego ciekawej karierze

ni, doszło na nim do eksplozji podczas oczyszczania zbiorników i śmierć poniosło 11 robotników. W 1939 roku – nosił wtedy nazwę „Peterjo” i miał kolejnego właściciela – przejął go rząd francuski.

Przemianowany na „Beauce”, po klęsce Francji trafił w ręce Włochów. Pod nową nazwą zaczął pływać do portów w Afryce Północnej i kilka razy miał dużo szczęścia. 10 października 1941 roku wraz z trzema innymi statkami i czterema niszczycielami eskorty tworzył konwój, który został zaatakowany przez startujące z Malty „Swordfish” 830. Dywizjonu FAA. Uzbrojone w torpedy dwupłatowce zatopiły „Casaregisa” (6485 BRT) i „Zenę” (5219 BRT), pocisk wymierzony w „Proserpinę” chybił o niewiele metrów. Niecały rok później, 22 września, statek ten płynął z Tarentu na Kretę, osłaniany przez dwa niszczyciele i torpedowiec. Do ataku nań wystartowało z Malty dziewięć „Beaufortów” 39. Dywizjonu i sześć „Beaufighterów” z 227. Formacja miała wkrótce pecha, ponieważ doszło do kolizji między nimi, jedna z maszyn torpedowych wpadła do morza (zginęła cała załoga), a uszkodzony myśliwiec zawrócił do bazy. Mimo interwencji osłony powietrznej i gęstego ognia plot. osiem samolotów dokonało zrzutu, ale bezskutecznie; obyło się za to bez

dalszych strat własnych. 9 października 1942 roku „Proserpina” znów mogła zostać storpedowana, tym razem przez okręt podwodny – chybiły trzy pociski odpalone z „Travellera” (włoski zbiornikowiec znajdował się wówczas na zachód od Krety, płynął w eskorcie torpedowców „Castore” i „Ciclone”).

Ruszając w drogę, „Proserpina” miała w zbiornikach 4553 t paliwa, z czego 2500 było przeznaczonych dla czołgów Rommla, 888 dla samolotów Luftwaffe, a reszta dla oddziałów armii włoskiej. Osłaniana przez dwa torpedowce dotarła bez przygód, drogą przez Morze Jońskie i Kanał Koryncki, do Pireusu, gdzie czekał od 21 października niemiecki frachtowiec „Dora” (584 BRT), mający w ładowniach około 400 t zaopatrzenia.

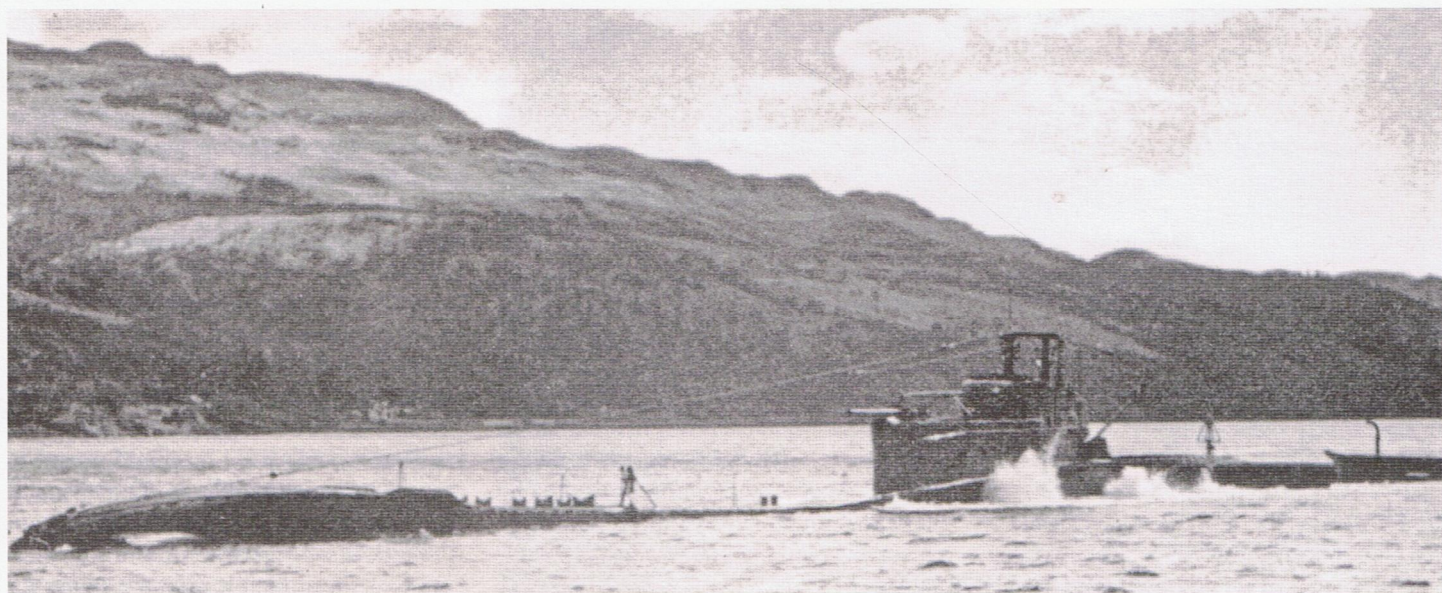
24 października o 06.34 oba statki wyruszyły w dalszą drogę. Osłaniały je trzy torpedowce, które pięć godzin po opuszczeniu portu wykryły i obrzuciły bombami głębinowymi podejrzany kontakt hydrolokacyjny, być może zapobiegając atakowi okrętu podwodnego przeciwnika. Wcześniej, o 09.34, z zatoki Suda na Krecie wypłynął trzeci statek konwoju „TT”, włoski motorowiec „Tergeste” (5890 BRT), mający w ładowniach po 1000 t paliwa i amunicji, eskortowany przez dwa torpedowce. Następnego dnia, w rejonie na południowy zachód od

Krety, dołączył on do „Dory” i „Proserpiny”, zajmując miejsce na końcu kolumny (tym samym statki płynęły w kolejności od najmniejszego do największego). Okręty eskorty zajęły pozycje na jej czele i po bokach. Wkrótce jeden z torpedowców został odkomenderowany do realizacji innego zadania – ze statkami pozostały „Ciclone”, „Calatafimi”, „Lira” i „Partenope” (na tym ostatnim płynął dowódca konwoju, kmr pp. Gustavo Lovatelli). Konwój skierował się do Tobruku, przyjmując kurs łukiem na zachód, by zachować równy dystans od baz na Malcie i w Egipcie. Utrzymywaną prędkością było 9 w., co miało pozwolić mu na dotarcie do celu po 32 godzinach od uformowania.

Centrum Informacji Operacyjnych (O.I.C.) Admiralicji już 21 października wiedziało, że „Proserpina” ma wyjść z Tarentu tego dnia po południu, by cztery dni później dotrzeć z „Tergestą” do Tobruku. 24 października ustalono, że zbiornikowiec i „Dora” powinny być już opuścić Pireus, a potem wraz z drugim frachtowcem, który dołączy po drodze, płynąć z podaną wyżej prędkością do portu docelowego. Termin dotarcia na miejsce nie zmienił się. Informacje uzyskane nazajutrz potwierdzały dotychczasowe i do sztabu w Kairze wysłano szyfrogram uruchamiający rutynowe już procedury.



Torpedowiec „Calatafimi” był jednym z czterech, które eskortowały „Proserpinę”, „Tergestę” i „Dorę”. W nocy z 25 na 26 października dobrze poradził sobie, odpierając ataki uzbrojonych w bomby i torpedy „Wellingtonów”



HMS „Traveller”, sfotografowany podczas próbnego zanurzenia krótko po wcieleniu do służby (wiosna 1942 roku). 9 października okręt ten zaatakował „Proserpinę”, ale trzy wyrzuczone z niego torpedy chybiły

Ataki „Wellingtonów” i B-24

Pierwsze kilkanaście godzin wspólnego rejsu przebiegło spokojnie, ale Lovatelli dobrze wiedział, że w nocy jego torpedowce będą musiały zwiększyć czujność. Za dnia „TT” miał bowiem osłonę lotniczą, w postaci od trzech do pięciu myśliwców i maszyn patrolu POP (liczba ta miała zostać podwojona, gdy konwój znajdzie się blisko Tobruku), które co pewien czas zauważały krążące w pobliżu samoloty rozpoznawcze nieprzyjaciela i konsekwencje ich obecności były oczywiste. Zagrożenie stanowiły nie tylko okręty podwodne, lecz także brytyjskie samoloty torpedowe dalekiego zasięgu, którymi były „Wellingtony” IC należące do 38. Dywizjonu RAF.

Jednostka ta została przerzucona do Egiptu pod koniec 1940 roku i początkowo jej zadaniem były naloty na będące w rękach Włochów porty Afryki Północnej. Potem, gdy ze względu na poważnie wzmocnioną obronę plot. celów przynosiły one coraz mniej efektów przy rosnących stratach własnych, pojawił się pomysł wykorzystania bombowców w nowej roli. Po pierwszych przemyśleniach okazało się, że w komorze bombowej samolotu mogą zmieścić się dwie standardowe torpedy lotnicze Mk XII o masie 702 kg. Uzyskanie jak największego zasięgu wymagało zmniejszenia jego masy własnej i konieczne było m.in. usunięcie nosowej wieżyczki strzeleckiej. Na tak zmodyfikowanych maszynach, przewożonych szybko „Fishingtonami”³ lub „Torpingtonami”, zaczęła tytułem eksperymentu szkolić się tylko jedna eskadra, szybko osiągając niezłe wyniki w celności zrzutów.

W lutym cały dywizjon przeniesiono do 201. Naval Cooperation Group i jego samoloty zaczęły operować na liniach żeglugowych pomiędzy portami włoskimi i północnoafrykańskimi oraz położonymi na wyspach Morza Egejskiego. Początkowo

były to jednak niemal wyłącznie loty na minowanie, ponieważ pierwsze nocne loty bojowe „Fishingtonów” nie były udane, wykazując, że muszą one mieć wsparcie maszyn wykrywających i oświetlających cel. W tym czasie nad Morzem Śródziemnym latały już wykonujące patrole POP, wyposażone w radar pokładowy „Wellingtony”, które doskonale nadawały się do tego zadania. Przystosowanie ich do nowej roli polegało na instalacji pokładowego urządzenia nadawczego o kryptonimie „Rooster”, które po zlokalizowaniu celu wysyłało sygnały pozwalające ściągnąć w pobliże samoloty uzbrojone w torpedy, oraz zabieraniu do komór bombowych dużej ilości flar. Niska masa takiego ładunku pozwalała na tankowanie maksymalnego zapasu paliwa, stąd „Snoopingtony” lub „Goofingtony”⁴, bo tak szybko ochrzczono te maszyny, miały dużo czasu na odnalezienie celu i krążenie nad nim. To sprawiało, że startujące później „Fishingtony” również nie musiały spieszyć się z atakiem. Pierwszy sukces odniosły 20 maja, uszkadzając frachtowiec „Agostino Bertani” (8329 BRT)⁵.

Do ataku na konwój „TT” wystartowało łącznie 11 maszyn: dwa „Goofingtony” (po jednym z 221. i australijskiego 458. Dywizjonu, które bazowały w El Shallufa) oraz dziewięć „Bombingtonów” i „Fishingtonów”, korzystających z położonego niedaleko za El Alamein wysuniętego lądowiska Gianacis (Landing Ground 226, LG 226). Włosi byli czujni, i trwające parę godzin ataki nie przyniosły brytyjskim załogom sukcesu: „Proserpina” i „Calatafimi” wymanewrowały pary wymierzonych w nie torped, a tylko jedna ze zrzuconych wiązek bomb niewiele spudłowała – spadła blisko dziobu „Liry”, nie powodując jednak żadnych szkód. Ostatni „Wellington” zawrócił do bazy około 04.00, pół godziny później nad konwojem zaczęły krążyć samoloty osłony. Szybko pojawił się też brytyjski sa-

molot rozpoznawczy, który wysłał meldunek z aktualną pozycją konwoju oraz mało pocieszącą informacją, że żaden ze statków nie wydaje się być choćby uszkodzony.

26 października o 12.10, gdy konwój dzieliło od Tobruku około 50 Mm, został on zaatakowany przez formację 18 bombowców Consolidated B-24, należących do czasowo podporządkowanej miejscowemu dowództwu RAF, bazującej w El Fayid 98. Grupy Bombowej USAAC. Amerykanie nadlecieli nad cel w trzech falach po sześć maszyn i zrzucili ładunek salwami, z bardzo dużej wysokości. Mimo korzystania przez nich z doskonałych celowników bombowych trafienie w ostro manewrujące jednostki mogło być więc tylko kwestią przypadku. Szczęście było całkowicie po stronie Włochów – kilka bomb wybuchło w pobliżu „Proserpiny”, ale nie na tyle blisko, by zbiornikowiec został uszkodzony.

O 14.30 konwój znajdował się w odległości 30 Mm od Tobruku, płynąc na wschód blisko afrykańskiego brzegu. Pomysłowy dotychczas przebieg rejsu zakłóciła wówczas awaria silników na „Proserpinie” i statek został z tyłu; osłaniał go „Calatafimi”. Po 30 minutach mechanikom udało się ją usunąć i obie jednostki zaczęły powoli nadrabiać stracony dystans. Wtedy właśnie konwój został zaatakowany przez uzbrojone w torpedy dwusilnikowe bombowce Bristol „Beaufort”, należące do brytyjskiego 47. Dywizjonu.

Mniejsi w akcji

Jednostka ta, latająca na przestarzałych, jednosilnikowych bombowcach Vickers „Wellesley”, w momencie wybuchu wojny z Włochami stacjonowała w Sudanie. Walczyła nad Abisynią do listopada 1941 roku, a potem została skierowana do baz w Egipcie, z których jej samoloty wykonywały patrole POP nad Morzem Śród-

ziemnym. W lipcu, powoli z powodu zbyt małych dostaw tych maszyn⁶, zaczęła się „przesiadać” na „Beauforty” Mk I. W tym samym czasie przez Egipt przenosił się na Daleki Wschód używający ich od kwietnia 1940 roku 42. Dywizjon, który postanowiono przy okazji wykorzystać bojowo. Jego samoloty i doświadczone załogi przejściowo włączono do 47., pierwszy wspólny lot bojowy miał miejsce 8 października.

Okazało się wówczas, że nawet w razie korzystania ze znajdującego się niedużo za linią frontu LG 226 samoloty te nie są w stanie atakować torpedami statków zmierzających do Tobruku, ponieważ masa podwieszanego pocisku zbyt mocno zmniejsza ich zasięg. Jeden z nowych nabytków dywizjonu, 27-letni F/O⁷ Norman Hearn-Phillips, pilot mający duże doświadczenie w lataniu na „Beaufortie” i stąd doskonale znający słabe jego strony, zaproponował dowódcy jednostki wprowadzenie własnymi siłami zmian w konstrukcji maszyn, eliminujących tę wadę. Wiedział on, że bierze się ona ze zbyt dużego oporu aerodynamicznego, jaki stawiają wystające elementy, stąd zaproponował obniżenie i uczynienie bardziej opływowymi filtrów przeciwpływowych na gondolach silników, przeniesienie anten radiowych spod kadłuba na krawędź natarcia płata oraz przerebienie wieżyczek grzbietowych. Te ostatnie mieściły dwa kaemy zamiast jednego, ale były sporo wyższe od poprzedniczek, stąd Philips uznał za konieczne ich obniżenie, drogą usunięcia kopuł (w ten sposób nie były one zamknięte od góry, ale ponieważ torpedowe „Beauforty” latały nisko, w tej strefie klimatycznej nie stanowiło to problemu dla strzelców). Uzyskał zgodę i mechanicy wzięli się do pracy, a jej efekty były w pełni zadowalające – maszyny odzyskały swoją normalną prędkość, a ich zasięg z torpedą pod kadłubem wzrósł o około 160 km, co dawało solidny zapas na lot z Gianacis pod Tobruk i z powrotem (dyśtans do przebycia wynosił ogółem 1160



Moment eksplozji torpedy Manninga, oznaczającej, że do Tobruku nie dotrze paliwo dla Panzerarmee Afrika, tak bardzo potrzebne w tej fazie bitwy pod El Alamein

km, co oznaczało 5 i pół godziny w powietrzu przy prędkości ekonomicznej).

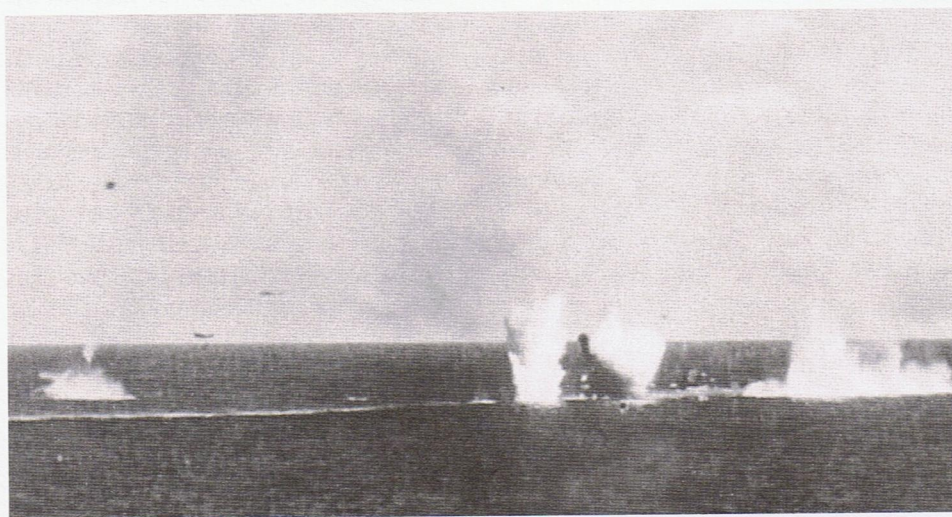
24 października zmodyfikowane „Beauforty” przeniosły się na wspomniane lądowisko. Następnego dnia, dla zakamuflowania faktu, że czekają na pojawienie się konkretnego celu, cztery z nich wysłane zostały pod Tobruk, wraz z taką samą liczbą lekkich bombowców Bristol „Bisley” i sześcioma „Beaufighterami” osłony. Formacja ta napotkała grupę barek desantowych i zaatakowała je. Trzy maszyny, w tym dowódca dywizjonu, W/Cdra Richarda B. Sprague’a, rzuciły torpedy, natomiast pilot czwartej, 26-letni Kanadyjczyk F/O Ralph V. Manning, wrócił ze swoją do Gianacis. Na odprawie podsumowującej wyniki lotu tłumaczył to uznaniem, że cele miały zbyt małe zanurzenie, by opłacało się je atakować. Nie zostało to dobrze przyjęte przez jego dowódcę i kolegów, którzy przeprowadzili ryzykowny atak na silnie uzbrojone jednostki przeciwnika – w efekcie nad Manningiem zawisło niewypowiedziane podejrzenie o tchórzostwo. Uratował go nawigator, 23-letni londyńczyk F/Sgt Norman Spark, który wykonał podczas ataku zdjęcie dowodzące, że Sprague nie powinien był marnować torped.

26 października o 12.30 z Gianacis wystartowało osiem „Beaufortów” z podwie-

szonymi torpedami. Była wśród nich maszyna z dowódcą jednostki, który – uznając, że brak mu stosownego doświadczenia – polecił prowadzić formację F/Lt Ronaldowi Gee, mającemu za sobą służbę w 42. Dywizjonie. Samolotom z 47. towarzyszyło pięć „Bisleyów” południowoafrykańskiego 15. Dywizjonu, który przeniósł się tymczasowo na Gianacis z bazy Mariut; każdy z nich niósł cztery bomby burzące 127 kg i miał także atakować statki z małej wysokości. Ta sekcja powinna była liczyć sześć maszyn, ale jedna została zbyt późno zatankowana i nie zdołała potem doścignąć formacji, zawracając ostatecznie na lotnisko. Osłonę myśliwską zapewniało dziewięć „Beaufighterów”: cztery z 252. i pięć z 272. Dywizjonu RAF, których zadaniem było także ostrzeliwanie jednostek eskorty frachtowców, by zmniejszyć zagrożenie ze strony ich artylerii plot. Samoloty te przebazowały na LG 226 z bazy Idku.

Po starcie samoloty skierowały się od razu nad morze i skrzyły na zachód, utrzymując się w odległości około 30 Mm od brzegu. „Beauforty” leciały w luźnym szyku, zaledwie około 50 metrów nad wodą. Trochę wyżej i po obu bokach ulokowały się „Bisleye”, natomiast górne „piętro” tworzyły myśliwce wykonujące zakosy, żeby mieć większe pole obserwacji i nie wyprzedzać wolniejszych towarzyszy. Samolot Manninga znajdował się na prawym skraju formacji, oprócz wspomnianego Sparka towarzyszyli mu radiotelegrafista/strzelec pokładowy F/Sgt Charles Bladen i mający ten sam stopień górny strzelec Cecil Nimerovsky, który mimo nietypowego nazwiska był „prawdziwym” Brytyjczykiem (pochodził z Manchesteru, z rodziny żydowskiej).

O 14.40 formacja skrzyła na południe. Niedługo potem okazało się, że nawigator w prowadzącej maszynie nie spisał się najlepiej, ponieważ nad ląd dotarła zbyt blisko Tobruku i została powitana silnym ogniem plot. Nie spowodował on strat, bo samoloty natychmiast odbiły na północny zachód i znów znalazły się nad wodą. Natknęły się wówczas na barki, które jednak zupełnie zignorowały, ponieważ rozkaz kategorycznie



Bomby zrzucone przez Dustowa wybuchają za rufą „Proserpiny”. Fontanny wody po lewej oznaczają miejsce rozbicia się „Bisleya”, lecący niżej „Beaufort” to maszyna Manninga, nad nim leci pilotowany przez Hearn-Phillipsa



Lekki samolot bombowy Bristol „Blenheim” Mk V („Bisley”). Pięć maszyn tego typu, należących do pułdniowoafrykańskiego 15. Dywizjonu, wzięło udział w ataku na konwój „TT”

mówił, że celem ataku ma być wyłącznie konwój, w tym zwłaszcza zbiornikowiec.

Manning znów ma rację

O 15.25 „Beaufightery” jako pierwsze zauważyły statki i zasygnalizowały to przechyłami ze skrzydła na skrzydło. W tym czasie „Tergestea” płynęła za „Dorą”, „Partenope” i „Ciclone”, osłaniały ją od strony otwartego morza, a „Lira” znajdowała się za rufą większego z frachtowców. Nad konwojem krążyły samoloty jego osłony powietrznej: dwa Junkersy Ju 88, dwa włoskie myśliwce Macchi MC 202 i jeden Messerschmitt Bf 109.

Atak na statki przeprowadziły najpierw trzy „Bisleye”, pilotowane przez Jamesa Lithgow, Algie B. Grocha i Svena E. Leiseganga (wszyscy trzej mieli stopień F/Lt). Zrzucone przez nich bomby chybiły, natomiast włoscy lub niemieccy strzelcy spisali się dużo lepiej. Samolot Lithgow został trafiony przez pociski z działek zaraz po rzucie, ale mógł kontynuować lot; to samo stało się w przypadku trzeciej z wymienionych maszyn. Dużo gorzej poszło Grochowi, bo jego „Bisley” został trafiony w trakcie podejścia do rzutu w nos kadłuba (zginął wówczas nawigator, F/Lt A. McL. Johnson) i w lewy silnik. Pilot nie zdążył zapanować nad nim i doszło do uderzenia lewym płatem w maszt „Dory”, czego skutkiem było wpadnięcie do morza. Strzelec pokładowy F/Sgt R.E. Twigg zdołał wydostać oszołomionego pilota z tonącej maszyny, obaj dostali się do niewoli.

Nie wiadomo dlaczego aż pięć „Beaufortów” zaatakowało „Dorę”, nie tylko najmniejszą, ale na pewno nie mającą sylwetki typowej dla zbiornikowca. Wszystkie torpedy chybiły, podobnie jak ta wymanewrowana przez „Tergestę”. Niemal wszystkie samoloty odniosły jakieś uszkodzenia, dowódca dywizjonu miał odstrzeloną po-

łowę steru kierunku, ale Sprague panował nad maszyną. Jeden „Beaufort”, z załogą innego Kanadyjczyka, F/O Haraldura J. Davidsona, dla którego był to pierwszy lot bojowy, został zestrzelony zaraz po rzucie. Samolot przewrócił się na grzbiet i wpadł do wody, z czterech lotników ocalał tylko nawigator, P/O Trevor H. Jones.

Manning nie poszedł w ślady kolegów, uznając, że atakują nie te cele, które powinni. Jego zdanie podzielił Hearn-Phillips, który miał pecha. Gdy zostawiał za sobą „Lirę”, jedna z ostatnich serii wystrzelona z działek torpedowca przecięła kadłub „Beauforta” w pobliżu stanowiska radiooperatora, F/Sgt Coulsona. Ten stał wówczas za fotelem pilota, szykując się do robienia zdjęć jego aparatem, więc nic mu się nie stało, jednak trafiony został panel elektryczny i w efekcie zwarcia niesiona przez maszynę torpeda spadła do wody. Kląnąc na całego Hearn-Phillips uznał wówczas, że może się jeszcze na coś przydać wykonując udawany atak w celu odciągnięcia ognia od samolotu Manninga. Temu towarzyszyły jeszcze dwa „Bisleye”: dowódcy 15. Dywizjonu, S/Ldra Douglasa W. Pidsleya (zachował on zimną krew, trafnie uznając, że właściwego celu trzeba dopiero poszukać) i F/Lt Geralda Dustowa, który po prostu zrobił to samo co dowódca.

Już po paru minutach lotu Manning mógł się przekonać o słuszności swojej decyzji, ujrzawszy „Proserpinę” i towarzyszący jej torpedowiec. Ruszył z marszu do ataku, ale kapitan zbiornikowca na czas wykonał właściwy manewr, ustawiając statek dziobem do nadlatującego samolotu. Jego pilot musiał skierować maszynę nad ląd, wykonując kółko pod ogniem plot. Zauważył wówczas, że statek wykonuje zwrot w prawo by ponownie skierować dziób ku „Beaufortowi”, więc maksymalnie ściał zakręt i ruszył do ponownego ataku, schodząc na odpowiednią wysokość. Wyprze-

dziły go w tym momencie oba „Bisleye”, które niemal jednocześnie zrzuciły bomby. Maszyna Pidsleya minęła zbiornikowiec i kontynuowała lot, solidnie podziurawiona. Pilotowana przez Dustowa została trafiona jeszcze przed rzutem, pilot stracił nad nią panowanie i wpadła na jeden z masztów tankowca, rozbijając się następnie na wodzie. Cała załoga zginęła.

Manning, który zwolnił torpedę w momencie, gdy odległość do celu wynosiła około 600 metrów, zobaczył to kątem oka. Sam ledwo zdążył poderwać „Beauforta” i zdołał uniknąć losu Dustowa, przy ogromnej dozie szczęścia – po powrocie do bazy okazało się, że poszycie prawego płata jest rozerwane na odcinku pomiędzy silnikiem i kadłubem (uszkodzenie to powstało w wyniku uderzenia o jakiś element konstrukcji „Proserpiny”). Widział też, że nadbudówka dziobowa torpedowca została obsypana pociskami z działek atakującego go „Beaufightera”.

W tym samym czasie nad miejscem ataku znalazły się pozostałe samoloty formacji, i nawigator z maszyny Gee, P/O Francis, widział jak torpeda Manninga zmierza ku sterburcie tankowca. Cel ostro skręcał w prawo i pocisk uderzył w nią pod bardzo małym kątem, nie eksplodując (być może wynikało to z tego, że nie zdążył się uzbroić, bo odległość do niego w momencie rzutu była zbyt mała). Obijająca się o burtę torpeda wybuchła po dotarciu do rufy zbiornikowca. Wzniósł się nad nim ogromny płomień, a potem słup dymu. Statek zastopował i zaczął szybko osiadać w wodzie.

„Beauforty” i „Bisleye” zawróciły zaraz po tym do bazy, lecąc nadal na bardzo małej wysokości, bez przyjmowania jakiegokolwiek szyku. Zaczęło je wówczas ścigać kilka włoskich myśliwców. W najgorszej sytuacji znalazł się Hearn-Phillips, którego samolot był praktycznie bezbronny z powodu uszkodzenia wieżyczki grzbietowej. Wykorzystując swe doświadczenie pilot wykonywał jednak skuteczne uniki, kierując się ostrzeżeniami przekazywanymi mu przez siedzącego w niej strzelca. Atakowany był również „Beaufort” Manninga – w bazie okazało się, że trafiony został dźwigar płata. Gdy Włosi zawrócili, załogi bombowców widziały jeszcze wiele razy samoloty myśliwskie przeciwnika (naliczyły łącznie 25), ale wszystkie leciały dużo wyżej i żaden ich nie zauważył. Nie obyło się jednak bez strat, ponieważ w pewnym momencie „Bisley” Leiseganga zaczął nagle lecieć „wężykiem”, a potem minął od dołu samolot Hearn-Phillipsa i na wznoszeniu zderzył się z „Beaufortem” pilotowanym przez Australijczyka, P/O Waltera Garriocka. Szczepione ze sobą samoloty utrzymywały się w powietrzu jeszcze przez kilkanaście sekund, a następnie wpadły do morza, w ślad za nawigatorem „Beauforta”, który wypadł z rozbitego w momencie kolizji nosa maszyny. Nikt się nie uratował.

W trakcie starcia z samolotami eskorty, rozgrywającego się jednocześnie z atakiem na konwój, „Beaufighterom” nie powiodło się najlepiej. Zestrzelona została maszyna P/O Adamsa i F/Sgta Barringera (obaj dostali się do niewoli), a samolot F/Sgta Russella z 272. Dywizjonu wrócił do bazy podziurawiony jak przysłowiowe sito po tym, jak ścigał go przez prawie 100 km Bf 109. Po stronie zysków brytyjskie myśliwce mogły zapisać tylko uszkodzenie jednego z Junkersów. Sukces kosztował więc bardzo drogo, bo wróciło tylko 16 z ogółem 22 samolotów wysłanych do ataku na konwój „TT”.

Jeszcze nie koniec

Druga fala startujących z Gianacis samolotów, które miały identyczne zadanie, składała się z pięciu „Beaufortów” 39. Dywizjonu⁸, pod komendą S/Ldra Lesa Wordsella, oraz dziewięciu „Beaufighterów” z 252. i 272. Po drodze formacja natknęła się na piątkę Heinkli He 111 i myśliwce zaatakowały je. P/O Smith zestrzelił jeden z bombowców, natomiast P/O Patterson z tego samego dywizjonu (272.) podpalił silnik drugiemu. Samolot F/Sgt Kernaghana z 252. Dywizjonu w ataku od czoła został trafiony prawie 40 pociskami, ale niezrażony tym pilot wyciągnął maszynę w górę, zawrócił i ostrzelał Heinkla tak skutecznie, że ten eksplodował (szczątki uszkodziły prawy płat „Beaufightera”). Niemieccy strzelcy pokładowi odgryzali się jednak jak mogli i nie obyło się bez strat własnych – stracony został samolot P/O Dericka z 252. Dywizjonu. Wraz z nawigatorem, P/O McCannem, pływał on przez 8 dni w nadmuchiwanej tratwie ratunkowej, a po dotarciu do brzegu dostał się do niewoli, gdy poszukiwał wody. McCann miał więcej szczęścia, ponieważ znaleźli go przyjaźnie nastawieni Arabowie, dzięki czemu 9 listopada dotarł do swoich, gdy linia frontu przesunęła się na zachód.

„Beauforty” nie odnalazły konwoju i zadowolili się w zamian zaatakowaniem grupy barek, nie odnosząc sukcesu. Piloci dwóch z nich nie zdecydowali się na rzut i wrócili do bazy z torpedami. Nie oznaczało to, że „TT” był już bezpieczny – wczesnym wieczorem, gdy znajdował się już bardzo blisko portu przeznaczenia, zaatakowany został znów przez „Wellingtony” z 38. Dywizjonu. „Dora”, „Tergeste” i para torpedowców („Calatafimi” i „Lira” pozostały przy „Proserpinie”) pokonywały wówczas wąski i kręty z powodu obecności wraków i min kanał wejściowy do Tobruku, mając bardzo ograniczone pole manewru. Nadlatujące od strony morza trzy samoloty musiały przedrzeć się przez bardzo gęstą zaporę ognia plot., ale udało im się trafić większy z frachtowców. Eksplozja torpedy na rufie wywołała wtórny wybuch amunicji przewożonej przez „Tergeste” i o 18.06 zamieniła się ona w kulę ognia, nad którą wzniósł się kilometrowy słup dymu. Nikt z załogi statku liczącej 80 ludzi nie ocalał.

Dwa „Wellingtony”, prowadzącego trójkę Australijczyka F/Lt Alberta L. Wigginsa i P/O Bertrama, mimo licznych uszkodzeń wróciły do bazy i wylądowały pomyślnie. Trzeci, F/Sgta Vilesa, został zestrzelony. Maszyna spadła na terenie składu paliwa w pobliżu portu, ale cała załoga przeżyła. Trzech lotników dostało się do niewoli, natomiast dwóch nie dało się złapać i 11 listopada dotarli oni do oddziałów brytyjskich.

„Proserpina” zatonała ostatecznie 27 października o 06.45. Wysiłki jej załogi, starającej się ugasić pożar, nie dawały rezultatu, mimo wsparcia ze strony torpedowców – około 19.00 zbiornikowiec płonął na całej długości kadłuba. Próby holowania go również się nie powiodły. „Calatafimi” i „Lira” zabrały na pokład 62 rozbitków, 15 członków załogi statku zginęło w wyniku storpedowania i pożaru.

Niepowodzeń ciąg dalszy

Ładunek „Dory” był tylko kroplą w morzu potrzeb, jednak oddziały Rommla stawiały twardy opór i aliancka ofensywa czyniła słabe postępy. To pozwalało feldmarszałkowi na zachowywanie nadziei na wygranie bitwy, o ile niezbędne zaopatrzenie dotrze na czas. Kolejny konwój, na który liczył, opuścił Tarent wieczorem 25 października. Składał się z dwóch statków, zbiornikowca „Luisiano” (2552 BRT) wiozącego 1460 t paliwa, i frachtowca „Etiopia” (2143 BRT), mającego w ładowniach beczki z benzyną lotniczą, ochraniających przez niszczycieli i dwa torpedowce.

Dzięki informacjom z Bletchley Park brytyjskie samoloty zwiadowcze szybko go zlokalizowały i zaczęły śledzić. Nie uszło to uwadze Włochów, stąd zmienili oni kurs, i 28 października o 17.00 zawinęli do Navarino⁹. Postanowili także by statki doczekały tam nazajutrz zmierzchu i popłynęły dalej osobno: „Luisiano” do Benghazy, w eskorcie torpedowców, a „Etiopia”, osłaniana przez niszczycieli, do Tobruku. Brytyjskie samoloty czatowały jednak w pobliżu, i zaraz po opuszczeniu portu frachtowiec został trafiony torpedą, zrzuconą z „Wellingtona” 69. Dywizjonu RAF¹⁰, którego pilotem był Kanadyjczyk, P/O Donkersley. Odniesione przez „Etiopię” uszkodzenia nie były poważne, jednak statek musiał zawrócić do Navarino, gdzie przeprowadzono niezbędne naprawy¹¹. Trzy godziny po wypłynięciu zlokalizowany został także idący przodem zbiornikowiec i rozpoczęło się kolejne polowanie. Po kilku nieudanych próbach szczęście dopisało P/O Matthewsowi, również z 69. Dywizjonu – trafiony torpedą tuż po północy statek eksplodował i bardzo szybko poszedł na dno.

Z jego załogi uratowanych zostało tylko ośmiu ludzi. Mimo starań brytyjskich okrętów podwodnych (port był poza zasięgiem samolotów torpedowych) statki docierały do bardziej odległego od linii frontu Benghazy – w krytycznym momencie bitwy zawinął tam m.in. mały tankowiec „Morandi” z 300 (600?) tonami paliwa. Pozostawało jednak trudniejsze zadanie dostarczenia zgromadzonych w porcie zapasów do Tobruku i Włosi podjęli taką próbę. 30 października o 16.45 z Benghazy wypłynęły dwa małe frachtowce, włoski „Tripolino” (1464 BRT) i niemiecki „Ostia” (353 BRT). Pierwszy z nich wioził 440 ton żywności i 318 ton amunicji, natomiast drugi odpowiednio 57 i 52 tony. Eskortę stanowił tylko jeden torpedowiec, „Circe”, osłonę powietrzną za dnia tworzyło sześć samolotów.

I znów nieocenione okazały się „usługi” Bletchley Park, dzięki którym Brytyjczycy wiedzieli o konwoju jeszcze zanim wyruszył on w drogę, a potem znali godzinę opuszczenia portu i prędkość. 31 października o 19.30 został on zlokalizowany przez



Pamiętka po ataku na konwój „TT” – dziura w kadłubie „Beauforta” Hearn-Phillipsa. Celny pocisk spowodował zwolnienie torpedy i „bezzębny” samolot towarzyszył Manningowi tylko po to, by rozpraszać ogień plot.

„Goofingtony” z 221. Dywizjonu, które zaczęły naprowadzać na cel „Bombingtony” z australijskiego 458. i „Fishingtony” z 38.

Dowódca „Circe”, kmdr ppor. Stefano Palmas¹², robił co mógł, by chronić frachtowce – jego okręt krążył wokół nich na pełnej prędkości, stawiając zasłonę dymną i prowadząc gęsty ogień plot. Włosi czekali z utęsknieniem na świt i pojawienie się osłony myśliwskiej, ale ostatecznie nie udało im się uniknąć skutecznego ataku. Po czterech godzinach „podchodów” pilot uzbrojonego w torpedy samolotu, F/Sgt McNall, wykorzystał moment, gdy w zasłonie wokół „Tripolino” powstała luka, i o 01.45 dokonał celnego zrzutu. Frachtowiec wyleciał w powietrze (za dnia torpedowiec wrócił na miejsce jego zatonięcia, ale znaleziony został tylko jeden, ciężko ranny rozbitek), jednak samoloty wcale się nie zadowolili tym sukcesem i próbowały także, jednak bezskutecznie, dopaść „Ostię”.

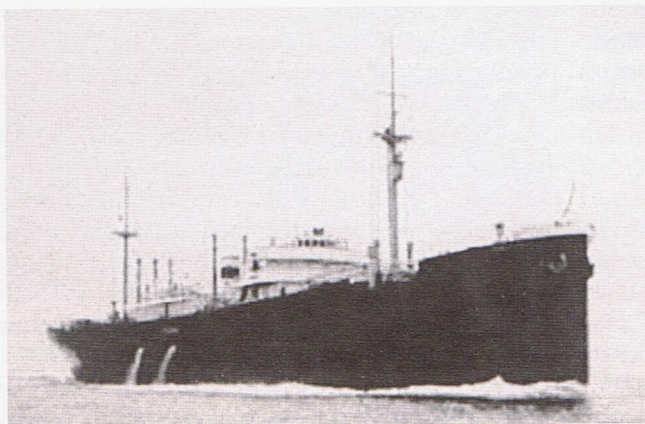
Rankiem 1 listopada na poszukiwanie niemieckiego statku wyruszyła trójka „Beaufortów” z 47. Dywizjonu. Jeden z nich, pilotowany przez P/O Fredericka J. Pile’a, natknął się na pływający samotnie, pozbawiony osłony powietrznej frachtowiec i zaatakował go. Pierwsze podejście do zrzutu nie było udane, a samolot został trafiony w wieżyczkę i stanowisko radiooperatora. Jednak jakimś cudem nikt z jego załogi nie odniósł obrażeń, co tylko dodatkowo zachęciło pilota do powtórnego ataku. Tym razem wszystko poszło dobrze i zrzucona z odległości niecałych 800 m torpeda uderzyła w dziób statku. Jej wybuch wywołał wtórną eksplozję ładunku i o 06.30 „Ostia” poszła błyskawicznie na dno, w rejonie 35 Mm na zachód od Tobruku. Z jej załogi ocalało tylko kilku ludzi.

30 października z Brindisi wypłynęły dwa wykorzystywane dotąd jako krążowniki pomocnicze motorowce, mające na pokładzie beczenny dla Rommla ładunek: „Zara” (1976 BRT) z paliwem w beczkach, i „Brioni” (1987 BRT), w którego ładowniach znajdowało się m.in. 255 ton amunicji. Po południu 1 listopada silnie uzbrojone jednostki dotarły via Pireus w pobliże Krety, tam dołączył do nich torpedowiec „San Martin”, i formacja wzięła wtedy kurs na Tobruk. I znów Brytyjczycy, znając dokładny czas opuszczenia Pireusu, prędkość konwoju (było to 13 w.), port przeznaczenia i termin dotarcia tam, mogli szybko wysłać w odpowiedni rejon samoloty zwiadowcze.

Nocne naloty „Wellingtonów” nie przyniosły pożądanego rezultatu, ale konwój był cały czas śledzony. Następnego dnia, około 10.00, gdy znajdował się w odległości 50 Mm od celu, zaatakowało go sześć „Beaufortów” z 39. Dywizjonu, prowadzonych przez W/Cdra Larry’ego Gaine’a

i eskortowanych przez siedem „Beaufighterów” z 272. Te drugie związały walką osłonę lotniczą, którą w tym momencie tworzyło sześć maszyn przeciwnika (po parze Bf 110, Ju 88 i MC 202).

W trakcie ataku, jeszcze przed zrzutem torped, zestrzelone zostały dwa „Beauforty” – uratowała się i trafiła do niewoli cała załoga S/Ldra Granta, natomiast z maszy-



„Tergeste”, drugi z zatopionych przez brytyjskie samoloty statek konwoju. Wyładowany amunicją motorowiec wyleciał w powietrze już u wejścia do portu w Tobruku, trafiony przez torpedę z „Wellingtona” 38. Dywizjonu

ny P/O Hedleya nie ocalał nikt. Trzy torpedy, których celem był „Brioni”, zostały wymanewrowane, natomiast czwarta trafiła „Zarę” w śródokręcie. „San Martin” holował pozbawioną napędu jednostkę przez 13 godzin, jednak powoli pogrążała się ona w wodzie i ostatecznie zatoniła o 22.15, gdy port w Tobruku był już naprawdę blisko. Natomiast „Brioni”, pływający samotnie z maksymalną prędkością, dotarł tam o 12.15. Rozpoczęto jego rozładunek, ale około 16.00 amerykańskie B 24 dokonały nalotu na port i statek, trafiony bombą i ładunkiem zapalającym, spłonął doszczętnie rozrywany eksplozjami amunicji w ładowniach.

Naprawiona w Navarino „Etiopia” zdołała się prześliznąć do Tobruku, zawijając tam 3 listopada. Nie miała jednak na pokładzie tak niezbędnego paliwa, i nazajutrz, wbrew kategorycznemu zakazowi Hitlera, Rommel podjął decyzję o odwróceniu. Tego samego dnia dotarł do Benghazi awizowany od dawna przez Bletchley Park, ale atakowany dopiero na końcowym odcinku trasy i w dodatku bezskutecznie konwój. Tworzyły go, duży zbiornikowiec „Portofino” (6424 BRT), motorowiec „Col di Lana” (5891 BRT) i „Anna Maria Gualdi” (3289 BRT), eskortowane przez dwa niszczyciele i cztery torpedowce. Już kilka godzin później 16 amerykańskich bombowców B 24 zaatakowało port, ale udało im się zniszczyć tylko torpedowiec „Centauro”. Dwa dni później „Portofino”, z którego zdążono usunąć tylko część ładunku, spłonął w następstwie kolejnego ataku.

Warto dodać, że Wiggins, którego torpeda trafiła „Tergeste”, został odznaczony Orderem Zaszczytnej Służby (DSO). Wy różnionych zostało także wielu lotników atakujących konwój „TT” za dnia. Zaszczytne

Krzyże Lotnicze (DFC) otrzymali Gee i Lithgow oraz Pidsley i jego nawigator, którzy najprawdopodobniej również przyczynili się do zagłady „Proserpiny” (w zdobytych później przez Brytyjczyków raportach członkowie załogi tankowca twierdzili, że został on trafiony dwukrotnie, w bardzo krótkim odstępie czasu). Natomiast Manning, mimo bardzo pochlebnej rekomendacji Sprague’a,

został pominięty przy nagrodach i dopiero dużo później dostał DFC „za całokształt”. Po wojnie wrócił on do Kanady i jeszcze przez ponad 20 lat służył w lotnictwie wojskowym swego kraju, awansując na W/Cdra i zostając szefem działu historii RCAF (lata 1961–65). Na emeryturze objął funkcję kuratora muzeum wojskowego w Ottawie. □

Źródła zdjęć – photoship.co.uk, worldnavalships.com, zbiory autora

Bibliografia

- Emmott N.W., *Rommel's Last Tanker*, w „Sea Classics” nr 07/2004 [via findarticles.com]
Mitcham Samuel W., *Rommel's Desert War. The Life and Death of the Afrika Korps*, Stackpole Books 2007 [via books.google.pl].
Nesbit Roy C., *Armed Rovers. Beauforts and Beaufighters Over the Mediterranean*, Airlife Publishing Ltd. 1995.
Nesbit Roy C., *Torpedo Airmen. Missions with Bristol Beauforts 1940-42*, William Kimber 1983.
Rohwer Jürgen, Gerhard Hümmelchen, *Chronik des Seekrieges 1939-1945* [via wlb-stuttgart.de].
Santoni Alberto, *Ultra siegt im Mittelmeer. Die entscheidende Rolle der britischen Funkaufklärung 1940-1943*, Bernard & Graefe 1985.
Wykorzystane zostały również informacje z licznych stron internetowych (forums.ubi.com, naval-history.net, uboat.net i in.).

Przypisy

- Samoloty posłały również na dno torpedowiec „Pol-luce”.
- Stocznia Robert Duncan & Co., Port Glasgow (Wielka Brytania), dla Voreda Steam Ship Co. Ltd. (Glasgow).
- Słowo „fish” (ang. ryba) było popularnym określeniem torpedy w Royal Navy i dywizjonach RAF-u.
- Ich zadaniem było „węszenie”, stąd przezwiśka nawiązywały do psa z komiksu i z kreskówek Disneya.
- Statek ten został odholowany do Trypolis i tam samozatopiony 15 stycznia 1943 r.
- Jedna z eskadr latała na „Wellesleyach” do marca 1943 r., przyczyniając się do zatopienia U 559.
- Skrót od Flying Officer – ranga odpowiadająca ppor. w Royal Navy i por. w brytyjskich siłach lądowych. Wymienione później skróty: W/Cdr – Wing Commander (odpowiednik kmdra ppor. i ppłk.), F/Sgt – Flight Sergeant (najwyższy stopień podoficerski w RAF-ie), F/Lt – Flight Lieutenant (odpowiednik por. mar. i kapitana), P/O – Pilot Officer (odpowiednik ppor.), S/Ldr – Squadron Leader (odpowiednik kapitana mar. i mjrta).
- Na początku października 1942 r. jednostka ta przeniosła się z Malty do Egiptu.
- Obecnie Pylos, port na południowo-zachodnim wybrzeżu Grecji, położony nad dużą zatoką, w której rozegrała się w 1827 r. znana bitwa morska.
- Była to utworzona w styczniu 1941 r. na Malcie jednostka rozpoznawcza, wykorzystywana od połowy 1942 r. do działań bojowych przeciwko żegludze.
- Biorąc pod uwagę tonaż statku trudno to zrozumieć, być może torpeda nie wybuchła, wybijając tylko dziurę w jego burcie.
- Zginał gdy jego okręt zatonął 27 listopada 1942 r., staranowany przez frachtowiec „Città di Tunisi”. Warto dodać, że „Circe” miał na koncie samodzielne zatopienie brytyjskich op „Union” (20 lipca 1941 r.), „Tempest” (13 lutego 1942 r.) i P 38 (23 lutego 1942 r.).

**92 strony
170 renderów**

16011

SUPER DRAWINGS IN

3D

Waldemar Góralski
Grzegorz Nowak

**The Heavy Cruiser
Prinz Eugen**

KAGERO

Już w sprzedaży!

www.kagero.pl

Marynarka wojenna Włoskiej Republiki Socjalnej (1943–45)

Najmniejszą, a tym samym zapewne najmniej znaną formacją Włoskiej Republiki Socjalnej (Repubblica Sociale Italiana, RSI), była marynarka wojenna. Narodowa Marynarka Republikańska (Marina Nazionale Repubblicana, MNR), bo tak brzmiała jej oficjalna nazwa, została utworzona 30 września 1943 roku. Była ona jednak tylko cieniem floty Królestwa (Regia Marina).

**LESZEK MOLENDOWSKI,
OSKAR MYSZOR**

Większość okrętów królewskiej marynarki jeszcze przed oficjalnym ogłoszeniem zawieszenia broni (8 września) wypłynęła z portów i skierowała się w stronę Malty, aby tam oddać się pod kontrolę aliantów. 7 września adm. Raffaele De Courten, dowódca Regia Marina, spotkał się z feldmarszałkiem Albertem Kesselringiem (dowódcą sił niemieckich w basenie Morza Śródziemnego). Poinformował swojego rozmówcę, iż flota włoska wypłynęła w morze, aby heroicznie stawić czoła przeciwnikowi. Gen. Siegfried Westphal (szef sztabu Kesselringa) wspominał, iż Włoch bardzo przekonująco (ze łzami w oczach) mówił o tym, że najcięższe jednostki floty wypłynęły z bazy w La Spezji, by na pełnej prędkości okrążyć od zachodu Sycylię i zetrzeć się z flotą brytyjską. W skład grupy weszły m.in.: trzy pancerniki, sześć krążowników i dziesięć niszczycieli. Zanim Niemcy przejrzyli fortel, większość floty znalazła się już w morzu. III Rzesza

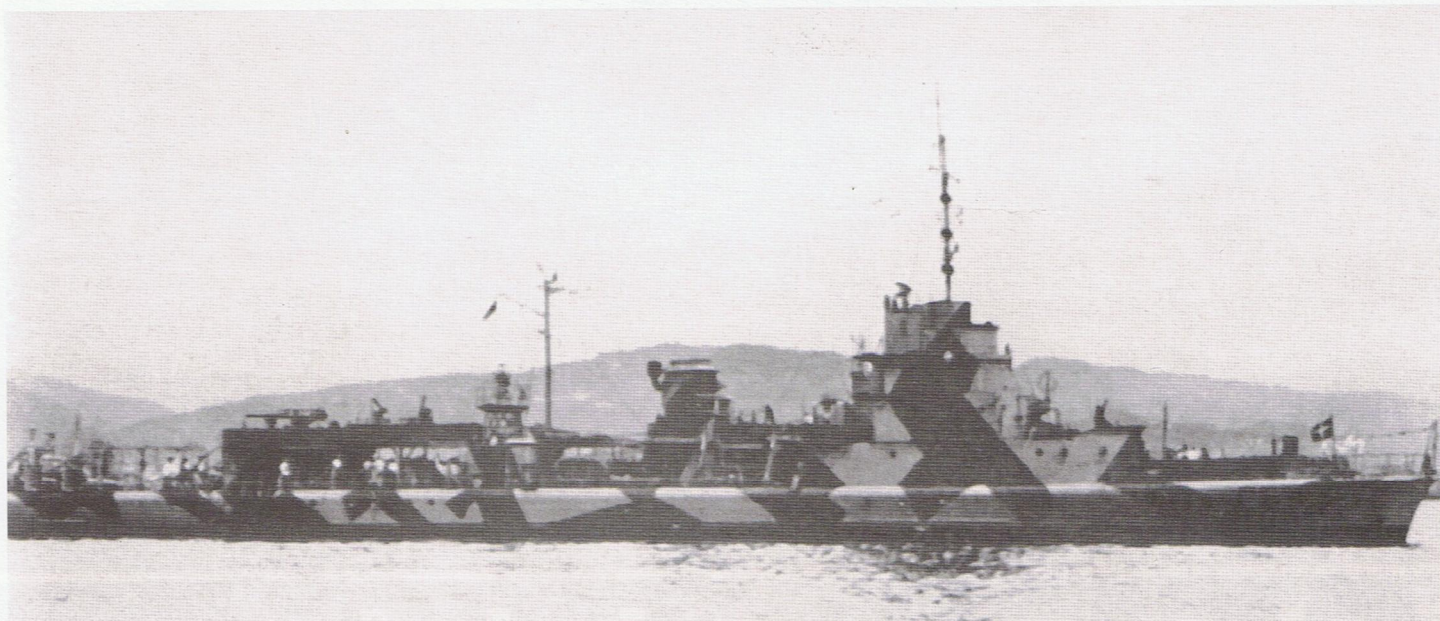


Bandera wojenna RSI

nie dysponowała wówczas na Morzu Śródziemnym poważnymi siłami morskimi, ale w zanzadru pozostawało przecież lotnictwo. 3. dywizjon 100. eskadry bombowej (III./KG 100)¹, otrzymał rozkaz przechwycenia włoskiej floty. Krótko przed godziną 14.00 9 września z lotniska w Istres (południowa Francja) wystartowało 12 bombowców Dornier Do 217 K2, każdy uzbrojony w zdalnie sterowaną bombę typu Fritz-X (SD-1400 X)². Włoskie okręty zostały wykryte w cieśninie Bonifacio, pomiędzy Korsyką a Sycylią. Początkowo włoscy obserwatorzy wzięli je za samoloty alianckie. Atak rozpoczął się po godzinie 15.30. Luftwaffe udało się zatopić pancernik *Roma* oraz uszkodzić

jego bliźniaka – *Italia*, który jednak zdołał dotrzeć na Maltę.

Odsetek oficerów i marynarzy sympatyzujących z faszyzmem był dużo mniejszy niż w lotnictwie lub armii lądowej, i stanowił zaledwie niewielki ułamek sił Regia Marina. Wśród kadry oficerskiej floty większość ludzi była lojalna przede wszystkim wobec króla, a nie *duce*. Z drugiej strony, Niemcy nie dowierzali swoim sojusznikom. Dlatego też większość z okrętów włoskich zatrzymanych we wrześniu 1943 r. przez Niemców (lub zatopiona, a potem podniesiona i odbudowana) weszła do służby pod banderą Kriegsmarine, z niemieckimi dowódcami – choć na niektórych jednostkach pozostali (jako część załogi) włoscy marynarze w barwach RSI. Pewna liczba samozatopionych okrętów nie została odbudowana. Natomiast w skład MNR weszło niewiele jednostek – ok. 1/20 siły Regia Marina. Największą część okrętów RSI stanowiły ścigacze torpedowe (6 dużych oraz 18 średnich), poza tym pod banderą z szarym orłem pływały okręty podwodne (3 średnie, 1 mały i 14 miniaturowych³), 1 korweta, ścigacze okrętów podwodnych (6-7 jednostek), przynajmniej 1 trałowiec,

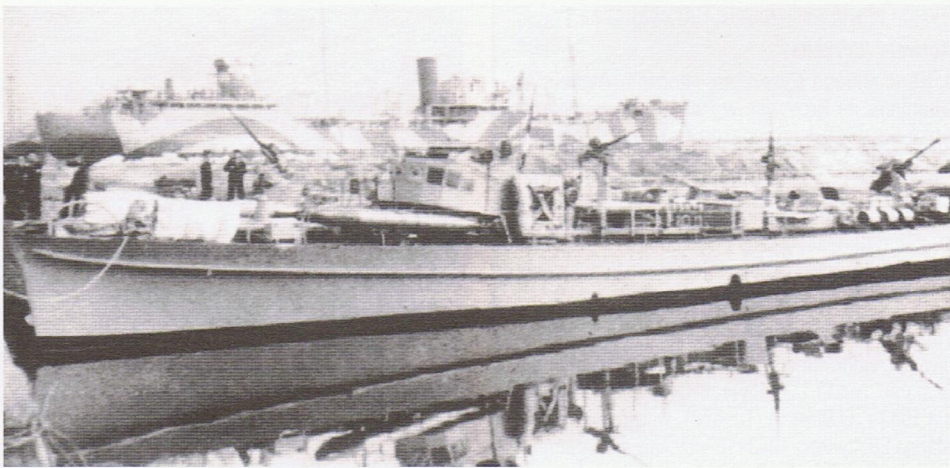


Korweta FR 51 (jeszcze pod banderą Regia Marina)

kilka okrętów pomocniczych i kilkadziesiąt (kilkanaście?) pomocniczych patrolowców. Te ostatnie były podporządkowane niemieckim flotyllom ochrony portów (Hafenschutzflottille) w Wenecji, Genui i La Spezii. Być może przez krótki czas MNR dysponowała również korwetą. Poza tym „czarna marynarka” (bo tak zwano flotę RSI) obsadzała stanowiska przeciwlotnicze umieszczone na znajdujących się w budowie krążownikach: *Caio Mario* w Genui, oraz *Vesuvio* i *Etna* w Trieście⁴. Szczegółowy opis znanych okrętów MNR został umieszczony w ramce.

Najwyższą „instancją” MNR był podsekretariat stanu ds. marynarki (Sottosegretariato di Stato al Marina) w rządzie RSI. Niżej znajdowało się dowództwo (Comando Superiore Corpo Equipaggi Marittimi, w skrócie CEM) oraz sztab główny (Stato Maggiore della Marina), przy czym stanowisko podsekretarza stanu oraz dowódcy marynarki pełniła jednocześnie ta sama osoba. Początkowo był to adm. Antonio Diomede Legnani (ur. 1888), a po jego śmierci w wypadku samochodowym 20 października 1943 r. kolejno: od 26 października kmr Ferruccio Ferrini, od 14 lutego 1944 r. adm. Giuseppe Sparzani, i wreszcie od 21 lutego 1945 r. do końca RSI ppłk (!) Bruno Gemelli. Zastępcą szefa sztabu był (od 11 stycznia 1944 r.) Sparzani, a po jego awansie (14 lutego) – do końca wojny stanowisko to pełnił kmr por. Junio Valerio Borghese (którego pozycja była w rzeczywistości silniejsza, o czym niżej).

W ramach sztabu funkcjonował szereg pomocniczych oddziałów, m.in. Instytut Hydrograficzny (kontradm. Francesco Baldizzone), Urząd Wydawniczo-Propagandowy (kontradm. Ubaldo degli Uberti), Służba



Jeden z ścigaczy o.p. typu VAS 301 w barwach MNR, Genua 1944 r. Na drugim planie cywilny zbiornikowiec *Sterope*

Medyczna (płk lek. Achille Tallarico) czy Naczelny Kapitanat (adm. Mario Falangola). Przy dowództwie Kriegsmarine (OKM) w Berlinie znajdowała się misja łącznikowa MNR na czele z adm. Angelo Varoli Piazzą.

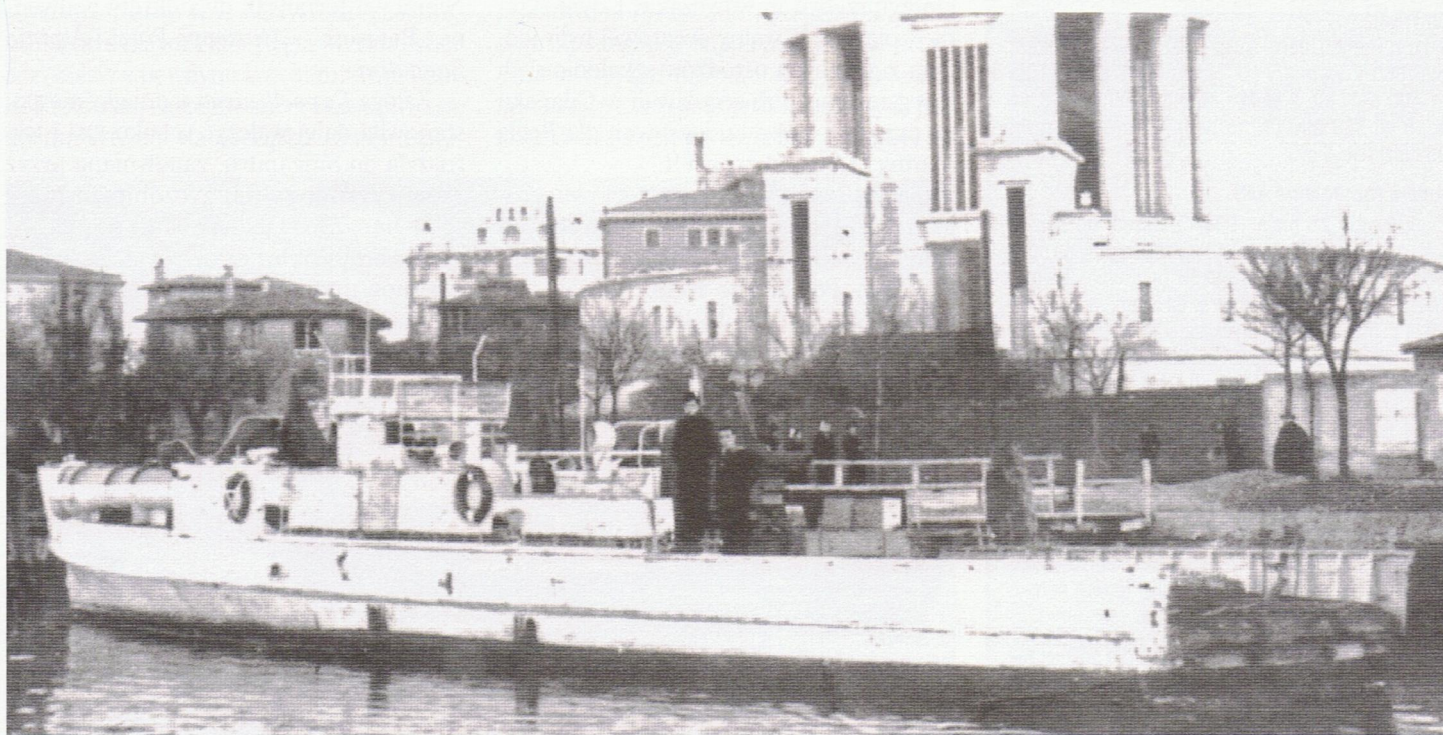
Geograficznie MNR dzieliła się na dwa dowództwa operacyjne (comando operativo) na Morzu Tyrreńskim i Adriatyku. Kolejnym szczeblem były dowództwa strefowe (comando zona servizi, w skrócie Maricoser) oraz dowództwa odcinków (distaccamento, w skrócie Maridist).

Na Morzu Tyrreńskim znajdowało się tylko jedno dowództwo strefowe – Maricoser Genova⁵, któremu podlegało 6 odcinków: w Chiavari, Imperii, La Spezii, Rzymie, Sampierdarenie i Savonie. Oddzielną formacją była służba broni przeciw okrętom podwodnym (Antisom) z siedzibą w La Spezii, kierowana przez kmr. Achillego Zoli. Posiadała ona własną szkołę, umiejscowioną w Varignano koło La Spezii.

Na Adriatyku znajdowały się trzy dowództwa strefowe. Głównym było Marico-

ser Venezia⁶ (w Wenecji), któremu podlegały 2 odcinki (w Ankonie i Rawennie), a także służba trałowa (Comando Dragaggio, dow. kmr por. Gino Ferri) i służba ochrony wybrzeża (Comando Difesa Costiera, dow. kmr por. Carlo Maffei). W Wenecji mieściła się również Akademia Morska (Accademia Marina, komendant kmr ppor. Vito Ninni), w 1944 r. przeniesiona jednak do Padwy. Pozostałe dowództwa strefowe mieściły się w Trieście (Maricoser Trieste⁷) i Poli (Maricoser Pola⁸).

W skład MNR wchodziła również artyleria obrony wybrzeża, złożona z kilku baterii. Były to: „Cascino” w La Spezii, „Monte Moro” i „Grande Genova” w Genui, jedna w Bocca di Magra oraz „Barbarigo” i „Emo” w Wenecji. Później na bazie samodzielnego batalionu „Risoluti” sformowano baterie „San Luca”, „Pegli” i „Varazze”. Do artylerii obrony wybrzeża przydzielono również dwie pływające baterie, GM 194 (eksmonitor *Faà di Bruno*) w Savonie oraz GM 218 w Wenecji.



Ścigacz torpedowy MS 75 w Wenecji, 1944 r.

Okręty Marina Nazionale Repubblicana

Korweta (*Corvetta*)

1 francuskiego typu Elan: stocznia Ateliers et Chantiers de Provence w Port-de-Bouc, wyporność 630/740 t (standardowa/pełna), wymiary 78,3×8,48×3,2 m, napęd dwa silniki Diesla Sulzer o łącznej mocy 4600 KM, prędkość maks. 20 w., uzbrojenie jedno działo 105 mm, siedem kmów 13,2 mm (3×I, 2×II), cztery wyrzutnie i dwie zrzutnie bomb głębinowych, załoga 99 ludzi (wt. 5 oficerów).

FR 51

Zbudowany dla francuskiej MW jako awizo *La Batailleuse* (zwodowany 22 sierpnia 1939 r., ukończony w marcu 1940 r.). Zdobyty przez Włochów 8 grudnia 1942 r. w Bizercie (Tunezja), wcielony do Regia Marina 28 stycznia 1943 r. 9 września samozatopiony w La Spezia, w lutym 1944 r. podniesiony przez Niemców i wcielony do Kriegsmarine jako SG 23. Krótko później przekazany MNR, gdzie służył jako okręt szkolny¹. Jesienią 1944 r. ponownie wszedł do służby w Kriegsmarine jako ścigacz okrętów podwodnych Uj 2237, z mieszaną niemiecko-włoską załogą. 25 kwietnia 1945 r. ponownie samozatopiony, tym razem w Genui. Podniesiony w maju 1946 r. i oddany na złom.

Średnie okręty podwodne (*Sommergibili medio*)

2 typu Adua: Cantiere Riuniti dell'Adriatico (CRDA) w Monfalcone, 680/856 t, 60,18×6,45×4,7 m, 2 diesle Fiat (1200 KM) lub 2 elektr. Marelli (800 KM), 8/14 w., 6 wt 533 mm (12 torped), 1×100 mm, 2 kmy 13,2 mm, 44 ludzi (wt. 5 of.).

Aradam (oznaczenie AR)

Zwodowany 18 października 1936 r., ukończony 6 stycznia 1937 r. 9 września 1943 r. samozatopiony w Genui, podniesiony przez Niemców i przekazany MNR. Służył w Decima MAS jako transportowiec pletwonurków i podwodnych środków bojowych. Zatonął 4 września 1944 r. podczas nalotu alianckiego na Genuę (zginęła jedna osoba, mar. Giovanni Croce). Podniesiony w 1947 r. i oddany na złom.

Beilul (BU)

Zwodowany 22 maja 1938 r., ukończony 14 września. 9 września 1943 r. samozatopiony w Monfalcone, podniesiony przez Niemców, a potem przekazany MNR. Oddany do remontu, zniszczony w doku 25 maja 1944 r., podczas nalotu alianckiego na Triest.

1 typu Perla: Odero-Torni-Orlando w Muggiano, 625/860 t, wymiary jak typ Adua, 2 diesle Tosi (1 400 KM) lub 2 elektr. Marelli (800 KM), 8/14 w., 6 wt 533 mm (12 torped), 2 kmy 13,2 mm, 45 ludzi (wt. 5 of.).

Ambra (oznaczenie AM)

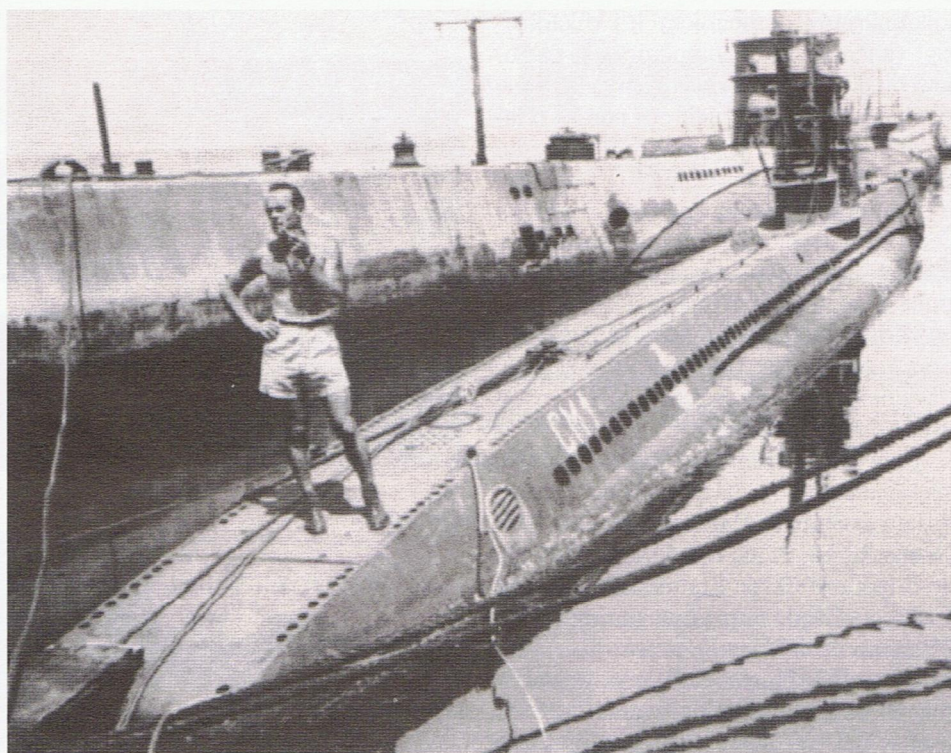
Zwodowany 28 maja 1936 r., wszedł do służby 4 sierpnia. W latach 1941–42 przebudowany na podwodny transportowiec środków bojowych. 9 września 1943 r. samozatopiony w La Spezia, w styczniu 1944 r. podniesiony i przekazany MNR. 5 września 1944 r. zatopiony podczas alianckiego nalotu na La Spezia. Po wojnie podniesiony i oddany na złom. Transportowce podwodne były zgrupowane w oddzielnej „eskadrze” pod dowództwem kmdr. ppor. Antonia di Giacomo.

Mały okręt podwodny

1 typu CM: CRDA, 92/114 t, 32,9×2,9×2,77 m, 2 diesle Fiat-Spa (600 KM) lub 2 elektr. CRDA (120 KM), 6/14 w., 2 wt 450 mm, 6 ludzi (2 of.).

CM 1

Zwodowany 5 września 1943 r., kilka dni później zajęty przez Niemców, formalnie wcielony do Kriegsmarine jako UjT 17. Ukończony dla MNR, wszedł do służby 4 lub 7 stycznia 1945 r. Niedługo później zdezerterował do aliantów. W kwietniu przekazany



Mały okręt podwodny CM 1, 1943 r.

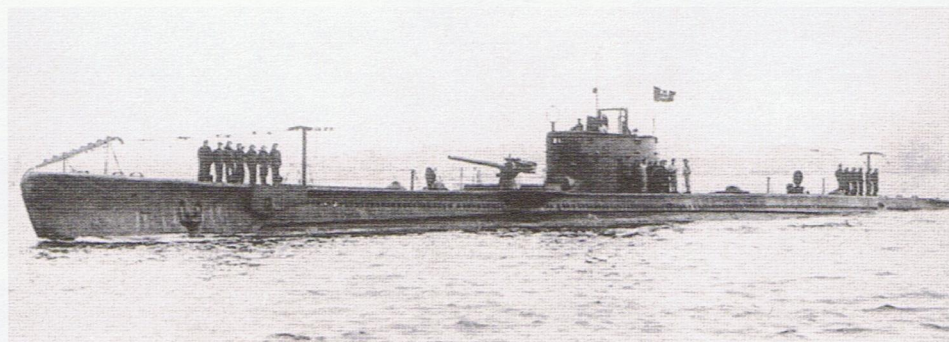
MNR podlegały również wydzielone formacje na dalszych akwenach, „odzieżdzone” po Regia Marina. Po rozwiązaniu „Betasom” (formacji włoskich okrętów podwodnych na Atlantyku) z pozostałych załóg (okręty zostały przejęte przez Niemców) sformowano dwa bataliony fizylierów morskich (fucilieri di marina). Pierwszym był „batalion atlantycki” (Divisione atlantica) w Bordeaux (dotychczas głównej bazie „Betasom”), składający się z 3 kompanii piechoty i 1 baterii artylerii przeciwlotniczej. Druga jednostka (o sile niepełnego batalionu) stacjonowała w... Gdańsku (2 kompanie piechoty). Została ona sformowana z marynarzy i oficerów marynarki, którzy przebywali wówczas w Gdyni (która w okresie II wojny światowej była jednym z głównych ośrodków szkoleniowych Kriegsmarine) lub oczekiwali w Gdańsku na przejęcie nowo budowanych dla Regia Marina U-Bootów typu VII.

Drugą „zamorską” jednostką była grupa miniaturowych okrętów podwodnych typu CB (zob. ramka) działająca na Morzu Czarnym. Pod koniec 1943 r. została ona przekształcona w Eskadrę Okrętów Podwodnych „Longobardo”, pod dowództwem

kpt. mar. Mauro Zingarelliego. Niewielkie oddziały MNR były również rozmieszczone w Grecji (Dodekanez⁹ i Kreta) i Albanii.

W tym miejscu należy także wspomnieć o włoskich okrętach podwodnych, które w momencie podpisania zawieszenia broni znajdowały się na drugim końcu świata – czyli na Dalekim Wschodzie. Już 3 września przewidujący Japończycy zarządzili zatrzymanie całego włoskiego personelu i jednostek w portach Cesarstwa. Zatrzymaniu uległy trzy okręty: w Sebang (Indie Wschodnie) *Comandante Cappellini* (typ Cappellini), zaś w Singapurze *Reginaldo Giuliani* (typ Liuzzi) oraz *Luigi Torelli* (typ Marconi). W międzyczasie w Bordeaux Niemcy internowali dwa okręty podwodne „Betasom” – *Giuseppe Finzi* i *Alpinio Bagnalini*.

Załoga *Cappellini*ego jednogłośnie postanowiła dalej walczyć u boku Osi i wyruszyła do Singapuru, zapewniana przez Japończyków, że ich życzenie zostanie spełnione. Kiedy jednak okręt pod japońską eskortą przybył do celu, załoga została internowana. Początkowo Włochów osadzono w obozach otwartych, ale wkrótce znaleźli się razem z jeńcami alianckimi,



Okręt podwodny typu Adua (tutaj *Uarsciek*, 1938 r.)



Ścigacz torpedowy MAS 558, 1942 r.

w znanym z nieludzkich warunków więzienia Changi.

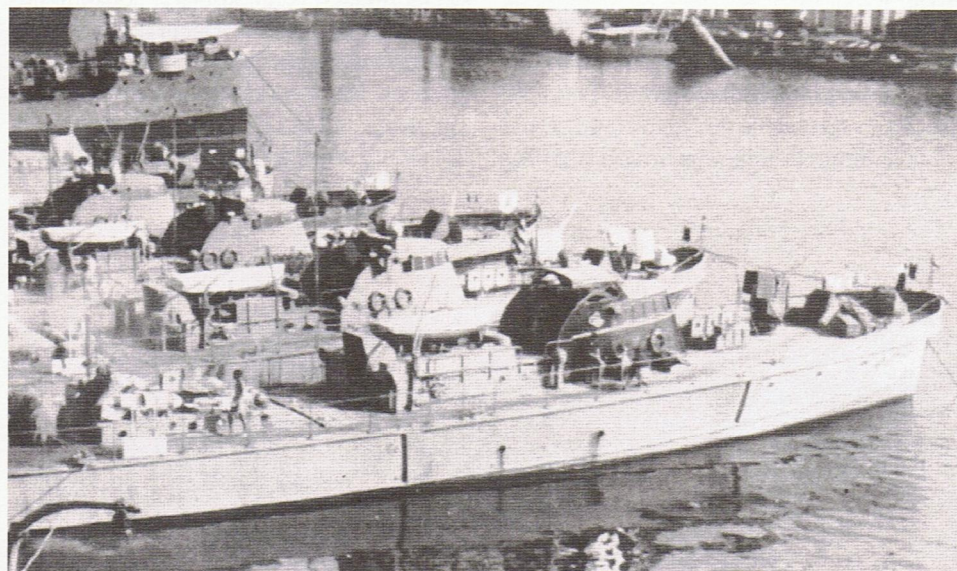
Po utworzeniu RSI duża część internowanych załóg potwierdziła chęć dalszego prowadzenia walki (było to zresztą dużo lepsze, niż gnieć w japońskim obozie). Wymienionych pięciu okrętów nie zwrócono jednak pod włoską banderę, tylko wcielono do Kriegsmarine (jako UIT 21 do 25)¹⁰ i obsadzono mieszanymi załogami (w miarę czasu zwiększano w nich udział Niemców). Dowódcami okrętów byli wyłącznie Niemcy. Pozostałych lojalnych wobec Osi marynarzy włoskich wykorzystywano na lądzie, głównie w obsadzie artylerii przeciwlotniczej w portach (w Bordeaux była to ww. Divisione atlantica). Co ciekawe, jeszcze w sierpniu 1945 r. Włosi przyczynili się do zestrzelenia bombowca B-25 Mitchell nad Kobe (w Japonii). Włoscy marynarze do końca wojny na Dalekim Wschodzie żyli tam w dość komfortowych warunkach, w niewielkim hoteliku, zakupionym jeszcze przez Kriegsmarine.

Umundurowanie MNR było zasadniczo oparte na wzorach Regia Marina, choć oczywiście z pewnymi korektami (np. koronę królewską zastępowano wznoszącym się do lotu orłem). Na początku 1944 r. wpro-

wadzano różnicowanie służb po barwie otoku na czapce oraz patek kołnierzy. I tak, białą oznaczał marynarzy służby okrętowej lub sił specjalnych (mezzi d'assalto), niebieski – piechotę morską, a czerwony (od lipca 1944 r. czarny) – jednostki lądowe.

Decima Flottiglia MAS w nowej rzeczywistości

Oprócz jednostek ściśle morskich, w skład MNR weszła słynna formacja marynarzy-komandosów, czyli 10. Flotylla Ścigaczy Okrętów Podwodnych (Decima Flottiglia Mas, w skrócie X^a MAS), której dowódcą był zagorzały faszysta, kmr por. Junio Valerio książe Borghese. 8 września 1943 r. Borghese włączył radio, aby wysłuchać komunikatu wojennego. Jak grom z jasnego nieba spadła na niego wiadomość o zawarciu rozejmu: *Oto ja, dowódca 10. flotyli, kierujący działaniami jej personelu na wszystkich frontach wojny, strażnik tajemnic dotyczących nowych rodzajów broni, ponoszący odpowiedzialność przed królem i przed narodem za powierzoną mi sprawę i za życie podległych mi ludzi, usłyszałem w radio informację o tym, że*



Grupa trałowców typu RDV (zdjęcie powojenne)

przez Brytyjczyków Regia Marina, wycofany 1 lutego 1948 r.

Miniaturowe okręty podwodne

14 typu CB: Caproni w Taliedo (k. Mediolanu)³, 36/45 t, 15×3×2,05 m, 1 diesel (50 KM) lub 1 elektr. Brown Boveri (80 KM), 7/7 ½ w., 2 wt 405 mm (2 torpedy), 4 ludzi (1 of.).

CB 1-4 i CB 6

Weszły do służby 27 stycznia (CB 1-2) i 10 maja (CB 3-4, 6) 1941 r. Stanowiły włoską siłę podwodną na Morzu Czarnym⁴. Po wrześniu 1943 r. załogi pozostały lojalne wobec Osi. 30 listopada zarekwirowane przez Rumunów, zwrócone w styczniu 1944 r., weszły w skład MNR jako Grupa Miniaturowych Okrętów Podwodnych na Morzu Czarnym (dow. Livio Piomarta). CB 3 ciężko uszkodzona podczas nalotu radzieckiego na Konstancję 20 sierpnia, pięć dni później zniszczona przez załogę w Eforie. Pozostałe 30 sierpnia zdobyte w Konstancji przez jednostki radzieckie, a 20 października wcielone w skład Floty Czarnomorskiej jako TM-4 do TM-7. Wycofane 16 lutego 1945 r. i oddane na złom (TM-6 i TM-7 przez jakiś czas były jeszcze wykorzystywane do celów szkoleniowych).

CB 7

Ukończony 1 sierpnia 1943 r. 12 września zajęty przez Niemców w Poli, niedługo później przekazany MNR. W kwietniu 1945 r. samozatopiony w Wenecji, podniesiony kilka tygodni potem. Po wojnie na krótko wrócił do służby w Regia Marina, złomowany w 1949 r.

CB 14-16

11 września 1943 r. zajęte przez Niemców w Poli, ukończone dla MNR w 1944 r. CB 16 wszedł na mieliznę pod Senigallią 1 października 1944 r., zdobyty przez Brytyjczyków i przekazany Regia Marina. Złomowany w 1949 r. Pozostałe dwie zatopione podczas nalotu alianckiego na Polę 25 lutego 1944 r.

CB 6 II (eks CB 17) i CB 18-CB 20

10 września 1943 r. zajęte przez Niemców w Trieście, ukończone jesienią 1944 r. dla MNR (CB 17 przemianowany na CB 6). CB 18 zatonał 31 marca 1945 r. koło Pesaro, w 1946 r. podniesiony i oddany na złom w Wenecji. CB 6 zatopiony 3 kwietnia 1945 r. koło Cattolica (Adriatyk) przez alianckie lotnictwo. CB 19 samozatopiony w Wenecji, po wojnie podniesiony i złomowany. CB 20 zdobyty 2 maja 1945 r. w Puli przez Jugosłowian, 18 maja 1949 r. wcielony do MW Jugosławii jako *Mališan* (numer burtowy P 901). W 1959 r. ustawiony w muzeum techniki w Zagrzebiu.

CB 21 i CB 22

We wrześniu 1943 r. zajęte przez Niemców podczas budowy w Taliedo weszły do służby w MNR w 1944 r. CB 21 zatopiony w nocy 28/29 kwietnia 1945 r. przez niemiecką barkę desantową w Poli, podczas próby dezercji na stronę aliantów⁵. CB 22 samozatopiony w kwietniu 1945 r. w Trieście, ok. 1950 podniesiony i oddany do lokalnego muzeum wojskowego.

W okresie RSI złożono zamówienia na kolejne okręty tego typu: 30 października 1943 r. na 4 sztuki, 30 czerwca 1944 r. na dalsze 30, wreszcie 30 września 1944 r. na ostatnie 10. Żadnego nie ukończono, a pozostałości przekazano na złom ok. 1950 r. Miniaturowe okręty podwodne wchodziły w skład dwóch eskadr: „Longobardo” na Morzu Czarnym (5 jednostek) oraz „Piomarta” w Poli (9 okrętów, dowódca kpt. mar. Federico De Siervo).

Ścigacze torpedowe (MS = Motosilurante lub MAS = Motoscafo armato silurante)

1 niem. typu S 1: Fr. Lürssen w Vegesack, 63 t, 28×4,3×1,51 m, 3 silniki benzynowe Mercedes-Benz

(3 300 KM), 32 w., 2×20 mm, 2 wt 650 mm, 2 zbg, 19 ludzi (2 of.).

MS 41

Zbudowany w 1936 r. dla Królewskiej Marynarki Jugosłowiańskiej jako *Orjen*. W kwietniu 1941 r. zdobyty w Tivacie, 6 grudnia wcielony do Regia Marina jako MAS 3D. 4 lipca 1942 r. przemianowany na MS 41. 9 września 1943 r. samozatopiony w Trieście, trzy dni później podniesiony przez Niemców. Po odbudowie (w grudniu) przekazany MNR. 4 marca 1944 r. podporządkowany niemieckiemu dowództwu sił morskich na zach. Adriatyku, służył w ochronie portu w Wenecji (pozostając w ramach MNR). 27 września uszkodzony na minie koło Cerrivii, a 10 listopada zatonął w sztormie niedaleko ujścia Montone (zginęło 7 marynarzy). 2 typu MS 11 (opartego na zdobytych jug. ścigaczach niem. typu S 1): CRDA, 63 t, 28×4,3×1,55 m, 3 benz. Isotta-Fraschini (3 450 KM), 31 w., 4×20 mm, 2 wt 533 mm, 12 min, 19 ludzi (2 of.).

MS 16

Zwodowany 3 lutego 1942 r., wszedł do służby 13 czerwca. 9 września 1943 r. zajęty przez Niemców w Voltri, 11 października przekazany MNR. Zatopiony w 1944 r. (4 września?) w Genui, podczas nalotu alianckiego. Być może w 1944 r. służył w Kriegsmarine jako SA 1.

MS 34

Zwodowany 3 lipca 1942 r., wszedł do służby 5 sierpnia. 9 września 1943 r. zajęty przez Niemców w Bocche di Magra, 25 listopada przekazany MNR. Być może w 1944 r. służył w Kriegsmarine jako SA 2. Samozatopiony w La Spezia 19 kwietnia 1945 r.

3 typu MS 51: CRDA, 66 t, reszta jak typ MS 11.

MS 74

Zwodowany 15 maja 1943 r., wszedł do służby 30 czerwca. 10 września zdobyty przez Niemców w Wenecji, w październiku przekazany MNR. Służył w Decima MAS jako okręt wsparcia działań specjalnych (szybki transportowiec komandosów). 30 kwietnia 1945 r. skapitulował w Wenecji, wrócił do służby w Regia Marina. W styczniu 1949 r. zdjęto wyrzutnie torpedowe, okręt przeklasyfikowano na ścigacz artyleryjski (motovedetta) *MV 619*. W 1952 r. wyrzutnie przywrócono, a okręt przemianowano na *MS 619*. 1 stycznia 1954 r. kolejny raz zmieniał nazwę na *MS 475*, ostatecznie wycofany 31 grudnia 1962 r.

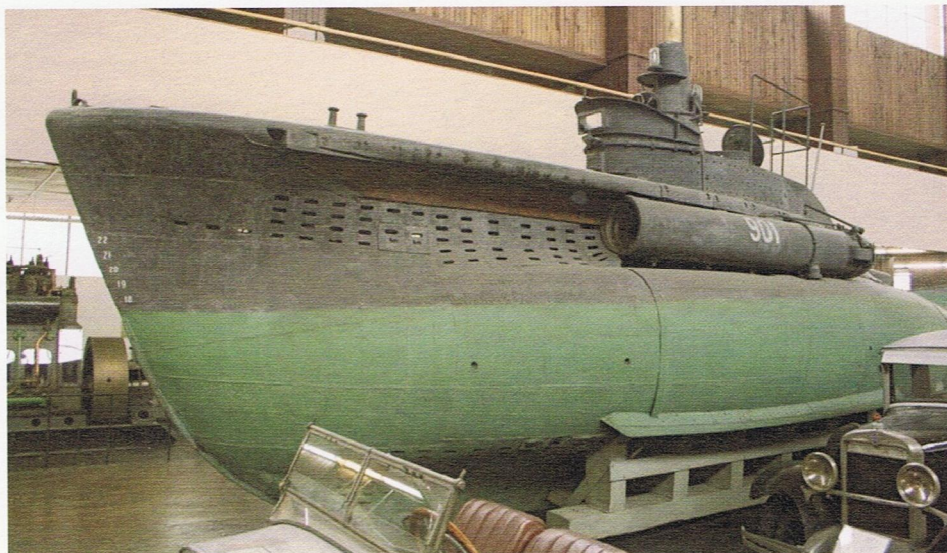
MS 75

Zwodowany 18 maja 1943 r., wszedł do służby 30 czerwca. 10 września zdobyty przez Niemców w Wenecji, 12 października przekazany MNR. Służył w Decima MAS jako okręt wsparcia działań specjalnych, nosił nieoficjalną nazwę własną *Canguro*. 4 marca 1944 r. przeniesiony do flotylli ochrony portu weneckiego (razem z *MS 41*). 10 grudnia wcielony do Kriegsmarine jako *S 630*, wszedł w skład 3. flotylli S-bootów. 30 kwietnia 1945 r. skapitulował w Wenecji, wrócił do służby w Regia Marina. Wycofany 18 maja 1949 r., a 6 lipca przekazany ZSRR w ramach reparacji wojennych. Wszedł w skład Floty Czarnomorskiej jako TK-974, ale już 3 października przeklasyfikowany na poławiacz torped TŁ-35. Skreślony w latach 50. i oddany na złom.

MS 76

Zwodowany 7 kwietnia 1943 r. 10 września zajęty podczas budowy przez Niemców, 12 października ukończony dla MNR. W styczniu 1944 r. wcielony do Kriegsmarine jako *S 629*, wszedł w skład 24. flotylli S-bootów. Zatopiony w kwietniu 1945 r. na Adriatyku.

1 typu SVAN velocissimo lub MAS 432: Societ  Venezia Automobili Navali, 14 t, 16×3,25×1,08 m, 2 silniki Fiat (1 500 KM), ok. 20 w., 2 kmy 6,5 mm, 2 wt 450 mm, 5 bg, 5 ludzi.



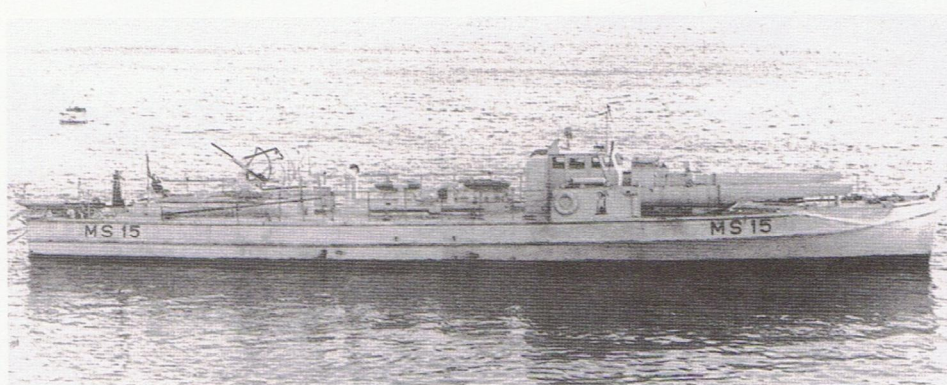
Miniaturowy okręt podwodny *Mališan* (dawniej włoski *CB 20*) w zagrzebskim Muzeum Techniki

kraj, za który walczyłem zawarł rozejm. Nikt z jego licznych przełożonych, nie uznał za stosowne, aby choćby w tajemnicy, uprzedzić go o tym fakcie. Zapewne słusznie – znając faszystowskie poglądy i oddanie Borghesego wobec *duce*, obawiano się, że ostrzegłby Niemców o włoskim fortelu. Dowódca bazy w La Spezia, adm. Aimone ks. Sabaudii-Aosta, bratanek króla (oraz do niedawna również król... Chorwacji¹¹) powiedział Borghesemu, że to jedynie aliancka propaganda... a niedługo później sam przeszedł (na torpedowcu *Indomito*) na stronę wojsk królewskich. Supermarina (umiejscowione w Rzymie główne dowództwo Regia Marina) powiadomiło Borghesego, że *nie ma żadnych wyraźnych rozkazów i ma czekać na dalsze polecenia*. Jednak ludzie wierni „czarnemu księciu” (jak go nazywano) przechwycili meldunek nakazujący samozatopienie pozostałych w portach jednostek – czyli również 10. flotylli. Borghese rozkazu nie wykonał.

Dopiero 12 września do koszar w La Spezia przybył niemiecki oficer, kmd ppor. Max Berninghaus, który wynegocjował z Borghesem zgodę na współpracę z Niemcami. Był to duży sukces – X. MAS, obok dywizji spadochroniarzy „Folgore” i „Nembo”, należała do najbardziej elitarnych formacji włoskich¹². Niedługo później Borghese otrzymał zaproszenie do Niemiec, gdzie stał się bohaterem kroniki wojennej, a w „Völki-

sch Beobachter” ukazał się wywiad z nim.

W okresie RSI X^a MAS rozrosła się powyżej rozmiaru flotylli, w ciągu 600 dni istnienia państwa dochodząc do wielkości niemal dwóch dywizji, i zyskując status de facto odrębnej formacji. Na początku 1945 r. liczyła ok. 50 tys. żołnierzy i marynarzy, z czego ok. 5 tys. przebywało na szkoleniu w Niemczech. Decima MAS dysponowała nawet własnym wywiadem. Jednym z głównych jego celów był admirał Francesco Maugeri, szef wywiadu królewskich sił zbrojnych (Servizio Informazioni Militare Segrete, SIS), który kilkakrotnie stał się obiektem zamachów. Jedną z pierwszych baz uruchomionych w nowej republice była baza w Montorfano, nieopodal pięknego jeziora Iseo w Lombardii. Dowództwo MNR szybko się zorientowało, że ilość okrętów, jednostek pływających i personelu nie może się równać z ilością włoskich marynarzy i dowódców, którzy pozostali wierni królowi. Stwierdzono jednak, że należy stworzyć sprawną, dobrze wyszkoloną formację, zdolną oprzeć się, lub chociaż znacznie utrudnić aliancom desant na północy Włoch. Temu celowi miała służyć rozbudowa sił opartych na doświadczeniach i zdolnościach podkomendnych Borghesego. Do Decima MAS przydzielono wówczas grupę 50 niemieckich oficerów i marynarzy (pod dowództwem kpt. mar. von Martiny’ego), która rozpoczęła wspólne z Włochami szkolenie.



Ścigacz torpedowy typu MS 11 (tutaj *MS 15* w 1943 r.)

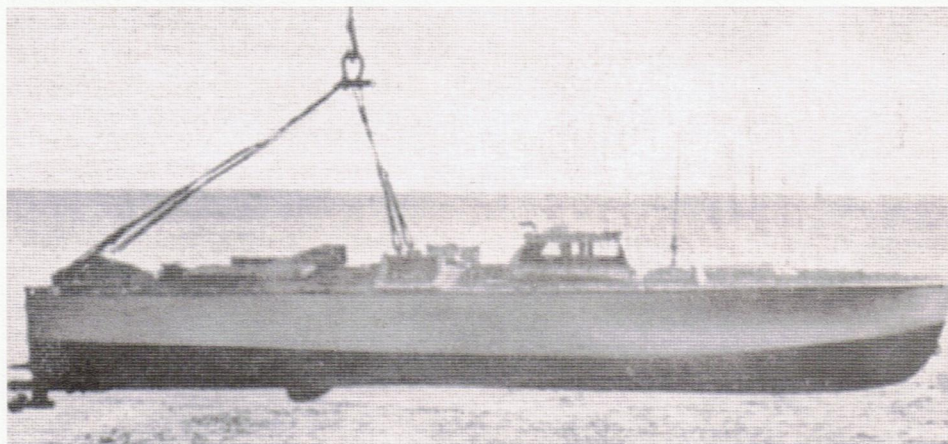


Jeden z oddziałów obrony wybrzeża MNR podczas alarmu (lub ćwiczeń), lato 1944 r.

Wielu młodych ludzi wychowanych w idealistycznej wierze w faszyzm i Mussoliniego, oraz będących pod wpływem legendy i dokonań „czarnego księcia” trafiło do tejże elitarnej jednostki. Przykładem był Roberto Vivarelli, który w 1943 r. miał tylko 14 lat, ale chciał jednak wziąć udział w toczącej się walce. Zawieszenie broni, kapitulację Włoch, a potem wypowiedzenie wojny III Rzeszy zindoktrynowany (i rozgoryczony śmiercią ojca-żołnierza rok wcześniej, w akcji przeciwko partyzantom w Jugosławii) chłopiec uznał za zdradę i hańbę. Jak wspominał: *faszyzm był dla [mnie] tożsamy z ojczyzną, a ojczyzna miała wartość religijną*. Zbyt młody jeszcze na czynną służbę, wstąpił wówczas do Movimento Giovane Repubblicano, faszystowskiej organizacji młodzieżowej. Wiosną 1944 r. został przyjęty (za zgodą matki) do Akademii Morskiej w Padwie. W czasie podróży z rodzinnej Sieny jechał w przedziale z oficerami Decima MAS, wśród których „największe wrażenie na nim zrobiła ich wierność faszyzmowi”. Uciekł więc z domu z przyjacielem aby on mógł coś zrobić. Udali się do Rzymu, ale stamtąd odesłali go do La Spezii. Zapisać się mógł jednak jedynie w Mediolanie, co zresztą zrobił, w końcu

dla nich młodych chłopców „Decima MAS była *non plus ultra*”. Wstąpił do batalionu „Nuotatori e Paracadutisti”, bazującego w Turynie, jednak szkolenie odbywało się w San Fedele Intelvi w Alpach. Podobnie 17-letni Antonio Cucciati wstąpił do Decima MAS z przekonania, że jest to sprawa honoru. Pisał o tym tak: *Kiedy człowiek honoru bierze udział w wojnie, powinien pozostać po tej samej stronie, po której ją zaczął. Dla nas 8 września był czarnym dniem w historii kraju*. Sam Borghese preferował przyjmowanie tylko weteranów, i to z doświadczeniem, jednak ochotnicy z zapalem i oddaniem „sprawie” byli mile widziani, ale zarazem poddawani drobiazgowemu sprawdzaniu i morderczemu treningowi.

Generał Federico Magri, wysłany na inspekcję Decima MAS 20 października 1944 r., po powrocie do Mediolanu zdał swojemu bezpośredniemu przełożonemu – marszałkowi Grazianiemu – raport o żołnierzach tejże jednostki, w którym pisał, że trening ochotników był nieodpowiedni, żołnierze byli niezdyscyplinowani, zasady i obyczaje w jednostce różniły się bardzo od reszty armii. Ale zarazem przyznawał, że morale było w Decima znakomite.



Motorówka torpedowa typu SMA

MAS 433

Zbudowany w 1930 r., w 1943 r. znajdował się w rezerwie ze względu na zużycie. Jesienią wcielony do MNR, prawdopodobnie używany w celach szkoleniowych lub pomocniczych. Ostatecznie wycofany w 1949 r.

3 typu Baglietto velocissimo lub MAS 501: Baglietto w Varazze, 21/24 t, drewniany kadłub, 17×4,7×1,3 m, 2 silniki Isotta-Fraschini (2 000 KM), 42 w., 1 km 13,2 mm, 2 wt 450 mm, 1 zbg (6 bomb), 9 ludzi.

MAS 502

Zwodowany 24 kwietnia 1936 r., wszedł do służby 6 kwietnia 1937 r. 8 września 1943 r. zdobyty przez Niemców w Voltri (koło Genui), wcielony do Kriegsmarine jako S 626. 22 stycznia 1944 r. przekazany MNR. 5 marca uszkodzony przez niemiecką artylerię koło Anzio (omyłkowo), wysadził się na mieliznę pod Terracina. Zdjęty 24 marca, zatonał 12 kwietnia w La Spezii, w kolizji z okrętem Kriegsmarine.

MAS 504

Zwodowany 24 sierpnia 1936 r., wszedł do służby 20 lipca 1937 r. 8 września 1943 r. zdobyty przez Niemców w Voltri, planowano wcielenie go do Kriegsmarine jako S 627. 26 października przekazany MNR. 25 marca 1944 r. zatopiony pod Anzio przez brytyjski niszczyciel *Grenville* (zginęło 8 marynarzy).

MAS 505

Zwodowany 19 lutego 1937 r., wszedł do służby 9 czerwca. 10 kwietnia 1944 r. zdezerterował w Porto San Stefano (Elba) na stronę Osi. 1 maja wcielony do Kriegsmarine jako S 628. 3 maja uszkodzony podczas alianckiego nalotu na La Spezie. Po odbudowie przekazany MNR (pod pierwotną nazwą). Wiosną prawdopodobnie ponownie wcielony do Kriegsmarine jako SA 19. 24 kwietnia 1945 r. samozatopiony w Imperii. Po wojnie podniesiony i złomowany.

2 typu MAS 513: Celli w Wenecji (MAS 522) lub CRDA (MAS 525), 24 t, 17×4,4×1,3 m, 10 ludzi, reszta jak typ „MAS 501”.

MAS 522

Wszedł do służby 21 sierpnia 1937 r. 18 września 1943 r. oddał się w Syros (Grecja) do dyspozycji Niemców. W październiku formalnie wszedł w skład MNR, ale nadal służył w Grecji pod niemiecką kontrolą. 15 listopada wcielony do Kriegsmarine jako S 511 (włoska załoga z niemieckim dowódcą). 4 grudnia zatopiony koło wyspy Makronisos (na Morzu Egejskim) przez alianckie lotnictwo.

MAS 525

Wszedł do służby 15 października 1937 r. 9 września 1943 r. samozatopiony w La Spezii, podniesiony przez Niemców, planowano wcielenie go do Kriegsmarine jako S 508. W październiku przekazany Decima MAS (pod pierwotną nazwą). 25 stycznia 1944 r. przeniesiony do rezerwy. Później być może wcielony do Kriegsmarine jako SA 11. 24 kwietnia 1945 r. samozatopiony w Imperii. W 1946 r. podniesiony, odbudowany w 1948 r. W kwietniu 1951 r. przeklasyfikowany (MEB 9). W 1954 r. przekazany Guardia di Finanza (włoskiej straży celno-granicznej) jako patrolowiec MA 9, ostatecznie wycofany w latach 60. 4 typu MAS 526: 25 ½ t, 18,7×4,7×1,5 m, 42 w., 10 ludzi, reszta jak typ MAS 501.

MAS 531

Zbudowany przez Baglietto. Zwodowany 24 maja 1939 r., wszedł do służby 4 września. 9 września 1943 r. zajęty przez Niemców w Bocche di Magra (koło Pizy), 2 listopada przekazany MNR. W styczniu 1944 r. podporządkowany Decima MAS. 11 grudnia zatopiony przez francuski ścigacz o.p. *Sabre* koło Provence (zginęło 6 marynarzy).

MAS 544

Zbudowany przez Celli. Zwodowany 9 października 1939 r., wszedł do służby 26 października. 16 września 1943 r. zajęty przez Niemców w Portoferraio, 5 listopada przekazany MNR. W styczniu 1944 r. podporządkowany Decima MAS, w tym samym roku (4 września?) zatopiony przez alianckie lotnictwo w Genui.

MAS 549

Zbudowany przez CRDA, wszedł do służby 1 września 1939 r. 9 września 1943 r. zajęty przez Niemców w Bocche di Magra, planowano wcielenie go do Kriegsmarine jako S 509. 26 października przekazany MNR pod pierwotną nazwą, podporządkowany Decima MAS. Wiosną 1944 r. przywrócony do Kriegsmarine, 22 maja 1944 r. zatopiony przez alianckie lotnictwo w La Spezia.

3 typu MAS 551: CRDA (poza MAS 551), 23 t, kadłub stalowy, reszta jak typ MAS 501.

MAS 551

Zbudowany przez Construzioni Navale Aeronautiche w Rzymie w 1943 r. 16 września 1943 r. zajęty przez Niemców w Portoferraio, planowano wcielenie go do Kriegsmarine jako S 510. 22 stycznia 1944 r. przekazany MNR pod pierwotną nazwą, podporządkowany Decima MAS. Wiosną 1944 r. przywrócony do Kriegsmarine. 24 kwietnia 1945 r. samozatopiony w Imperii.

MAS 553

Zwodowany 10 maja 1941 r., wszedł do służby 31 maja. 9 września 1943 r. samozatopiony w Lerici (koło La Spezia). Podniesiony przez Niemców, planowano wcielenie go do Kriegsmarine jako S 512. W listopadzie przekazany MNR, wrócił do pierwotnej nazwy. Podporządkowany Decima MAS, znajdował się w złym stanie technicznym. W styczniu 1944 r. wcielony do Kriegsmarine jako SA 14, ale później zwrócony MNR. Samozatopiony w Imperii 24 kwietnia 1945 r.

MAS 554

Zwodowany 20 maja 1941 r., wszedł do służby 31 maja. 12 września 1943 r. zajęty przez Niemców w Wenecji. Dalsze losy okrętu są niepewne. Prawdopodobnie planowano wcielenie go do Kriegsmarine jako S 513. Na początku 1944 r. jakiś czas służył w MNR, pod pierwotną nazwą. 15 sierpnia przywrócony do Kriegsmarine jako S 623, a jesienią przemianowany na SA 20. W maju samozatopiony w Trieście, podniesiony i oddany na złom w lipcu. 5 typu MAS 555: Picchiotti w Limite sull'Arno (MAS 556-557), Celli (MAS 558) lub Baglietto (MAS 561-562), 28/29 ½ t, kadłub stalowy, 13 ludzi, zamiast kmu 13,2 mm działko 20 mm, reszta jak typ MAS 501.

MAS 556

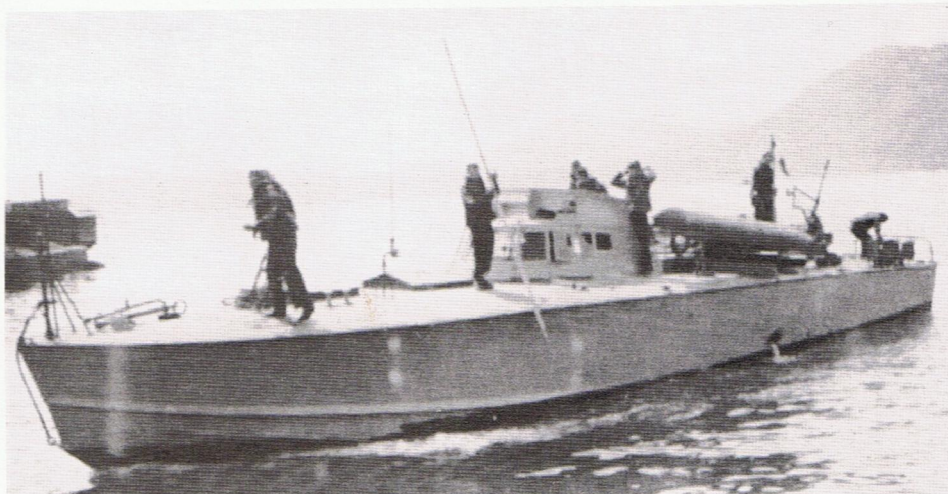
Zwodowany 7 marca 1941 r., wszedł do służby 18 kwietnia. 9 września 1943 r. zajęty przez Niemców (znajdował się na lądzie), 22 stycznia 1944 r. przekazany MNR (podporządkowany Decima MAS). Zatopiony 3 maja podczas alianckiego nalotu na La Spezie. Być może podniesiony i odbudowany, a 25 kwietnia 1945 r. samozatopiony w Imperii.

MAS 557

Zwodowany 7 marca 1941 r., wszedł do służby 12 czerwca. 9 września 1943 r. zajęty przez Niemców w Bocche di Magra, planowano wcielenie go do Kriegsmarine jako S 511. 11 października przekazany MNR, wrócił do pierwotnej nazwy. 1 października 1944 r. uszkodzony koło Nettuno w walce z amerykańskimi ścigaczami torpedowymi, dotarł do portu w Ostii. Po opuszczeniu tego portu (5 czerwca) pozostawiony tamże, zapewne złomowany po wojnie.

MAS 558

Wszedł do służby 27 lutego 1941 r. 9 września 1943 r. zajęty przez Niemców w Varazze (koło Savony), planowano wcielenie go do Kriegsmarine jako



Ścigacz torpedowy MNR (prawdopodobnie MAS 556) w La Spezia, 1944 lub 1945 r.

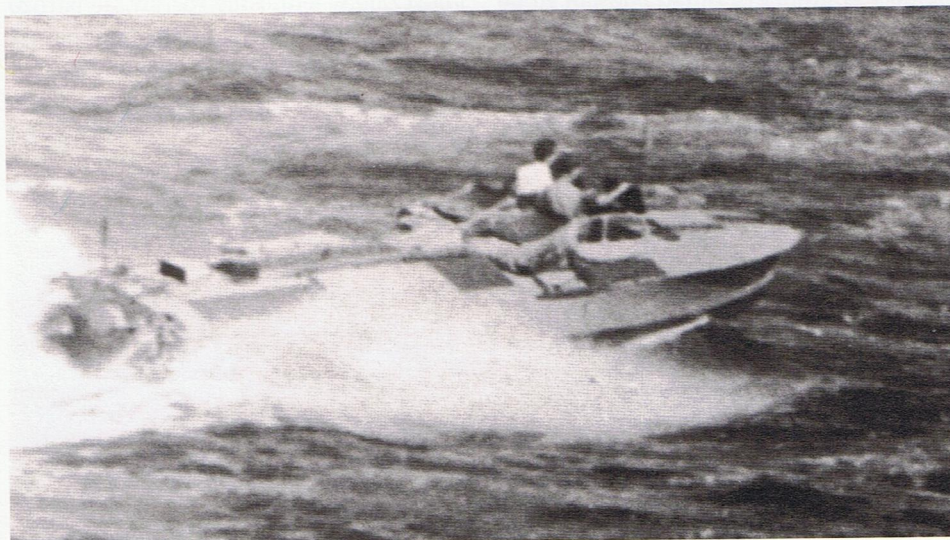
Borghese podporządkował operacyjnie Decima MAS niemieckiej marynarce wojennej, stawiając zarazem kilka warunków dotyczących autonomii i reorganizacji oddziału. Wszyscy żołnierze byli ochotnikami i w przeciwieństwie do dywizji nowej armii włoskiej (Esercito Nazionale Repubblicano) wszyscy szkolili się we Włoszech, a nie w Niemczech. Nie wszystkim tak szybki rozwój formacji Borghesego się spodobał. Dowódca MNR adm. Giuseppe Sparzani nie raz wnosił o ograniczenie personelu tejże jednostki na rzecz MNR. Jednak opiekę nad Decima MAS sprawowali dowódcy Kriegsmarine we Włoszech (Deutsches Marinekommando Italien) – wiceadm. Wilhelm Meendsen-Bohlken, a szczególnie jego następca (od lipca 1944 r.) wiceadm. Werner Löwisch, który za każdym razem wstawiał się za Borghesego zarówno u Mussoliniego, jak i Kesselringa, jako za „wartościową i doświadczoną formację”.

1 maja 1944 r. oficjalnie utworzono z jednostek Decima MAS dywizję piechoty morskiej „X^a MAS” (Divisione Fanteria di Marina „Decima MAS”). W okresie tym wszystkie jednostki wchodzące w skład sił Borghese liczyły około 25 tys. żołnierzy. Początkowo składała się ona z dwóch pułków, których organizacja przypominała

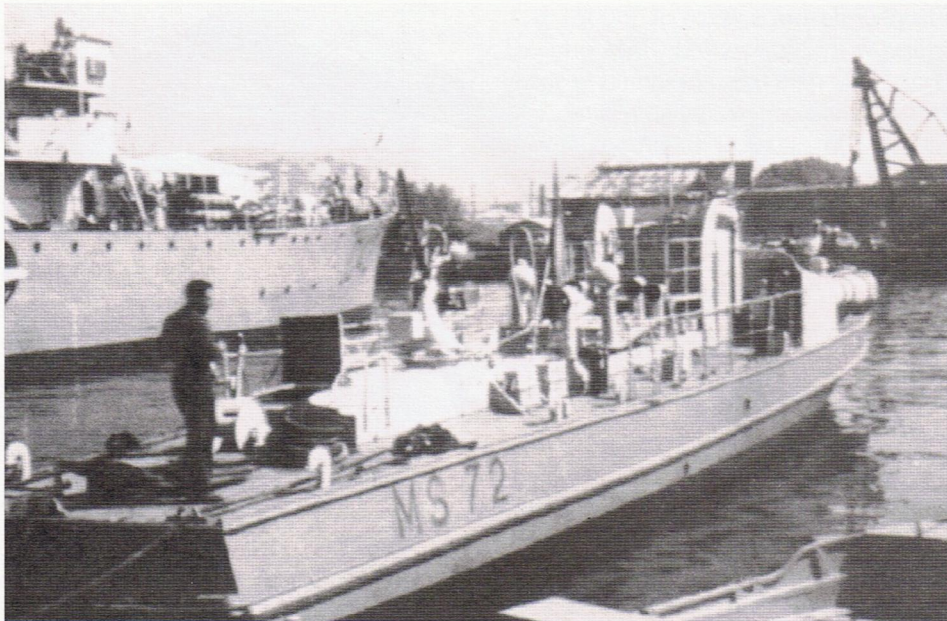
niemieckie grupy bojowe (Kampfgruppe). Dokładny podział przedstawiamy poniżej:
Dywizja Piechoty Morskiej „X^a MAS”

Ordre de bataille

- 1. pułk piechoty morskiej (1^o regimento fanteria di marina) „Castagnacci” (dowódca kmr ppor. Antonio Di Giacomo)
- batalion fizylierów „Barbarigo” (mjr Umberto Bardelli, później kpt. Giuseppe Vallauri)
- pięć kompanii piechoty (1. „Decima”, 2. „Sciré”, 3. „Iride”, 4. „Tarigo” i 5. „Cannoni”), jedna dowodzenia, jedna zwiadowcza oraz jedna ochotnicza „L'Ultima”
- batalion fizylierów „Lupo” (kmr ppor. Corrado Di Martino, kpt. Dante Stripoli)
- cztery kompanie piechoty i jedna dowodzenia
- batalion „Nuotatori e Paracadutisti”¹³ (plk Nino Buttazzoni), złożony z dwóch kompanii pływonurków i jednego spadochroniarzy
- 2. pułk piechoty morskiej (2^o regimento fanteria di marina) „Sciré” (dowódca kmr ppor. Corrado Di Martino)
- 2 bataliony bersalierów: „Fulmine” (kpt. mar. Sergio Scordia, kpt. mar. Giuseppe Orrù) i „Sagittario” (kpt. mar. Bernardino Fumai, kpt. mar.



Motorówka torpedowa typu MTSM podczas szkolenia na jeziorze Lago Maggiore, wiosna 1944 r.



Ścigacz torpedowy typu MS 51 (tutaj MS 72)



Kmdr por. Vito Antonio Ninni, komendant Akademii Morskiej MNR w Wenecji

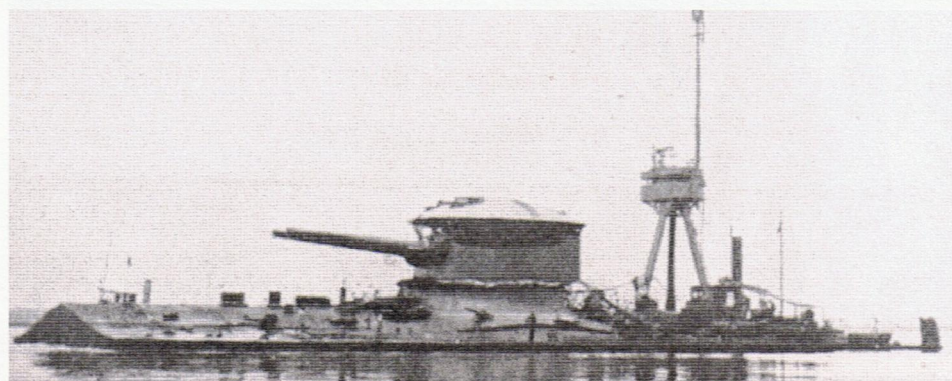
Hugh Franks), każdy po jednej kompanii dowodzenia i czterech piechoty

- batalion strzelców alpejskich „Valanga”¹⁴ (kpt. Manlio Morelli), złożony z jednej kompanii dowodzenia, trzech szturmowych (1. „Aquila”, 2. „Uragano” i 4. „Serenissima”) oraz jeden ciężkiego wsparcia (3.)

- pułk artylerii (1° regimento artiglieria di marina) „Condottieri” (mjr Guido Borriello)
- batalion artylerii górskiej „San Giorgio” (kpt. Renato Carnevali, kpt. Gaspare Pietrancosta)
- trzy baterie (1.-3.) i kompania dowodzenia
- batalion artylerii górskiej „Di Giusano” (kpt. Antonio Pirri)
- trzy baterie (4.-6.) i kompania dowodzenia
- batalion artylerii górskiej „Colleoni” (kpt. mar. Luigi D’Angelo)
- trzy baterie (7. „Emanuele Frezza”, 8. „Flumine” i 9) oraz kompania dowodzenia

Oddziały bezpośrednio wchodzące w skład dywizji:

- batalion saperów „Freccia” (kmdr ppor. Amato Di Bernardo)
- batalion zapasowy „Serenissima” (kmdr por. Antonio De Francesco, kmdr por. Tito Livio Burattini, kmdr por. Guido Infascelli)
- batalion zapasowy „Castagnacci” (kmdr ppor. Raffaeilo Allegri)
- batalion zaopatrzeniowy (por. Mario Roncarolo)
- bateria artylerii przeciwlotniczej 20 mm „Q” (por. Guido Paladini)



Pływająca bateria GM 194, lata 30.

S 629. 8 listopada przekazany Decima MAS (pod pierwotną nazwą). 24 kwietnia 1945 r. samozatopiony w Imperii. Wg innych źródeł w 1944 r. wcielony do Kriegsmarine jako SA 15, i zatopiony w sierpniu na Morzu Tyrreńskim.

MAS 561

Zwodowany 4 lutego 1942 r., wszedł do służby 24 lutego. 9 września 1943 r. zajęty przez Niemców w Varazze (koło Savony), planowano wcielenie go do Kriegsmarine jako S 621. 8 listopada przekazany Decima MAS. Na początku 1944 r. wcielony do Kriegsmarine jako SA 16, 1 maja zwrócony MNR, wrócił do pierwotnej nazwy. W nocy 24/25 kwietnia zatopiony niedaleko Imperii, w starciu z amerykańskimi ścigaczami torpedowymi PT 305 i PT 307. Zginęło 14 marynarzy, w.t. dowódca ścigacza, chor. Andrea Bernotti.

MAS 562

Wszedł do służby 22 kwietnia 1941 r. 9 września 1943 r. zdobyty przez Niemców w Voltri, 8 listopada przekazany Decima MAS. 29 czerwca 1944 r. zdobyty koło Portoferraio (Elba) przez amerykańskie ścigacze torpedowe PT-306, PT-308 i PT-309. We wrześniu zwrócony Regia Marina. 1 lipca 1950 r. przeklasyfikowany (MEB 8), potem ME 208. W 1954 r. przekazany Guardia di Finanza jako MA 8, ostatecznie wycofany w latach 60.

MAS-y wchodziły w skład bezpośrednio Decimy MAS (w La Spezia i okolicach), lub eskadry „Castagnacci” w Imperii (kolejni dowódcy: kpt. mar. Spartaco Freschi, kmdr ppor. Cesare Biffignandi, kpt. mar. Omodeo Sale oraz kpt. mar., Michele Leo).

Ścigacze okrętów podwodnych (VAS = Vedetta antisommergibili)

2 typu VAS 201: Baglietto (VAS 207) lub Celli (VAS 225), 63/69 t, 28×4,3×1,5 m, 2 silniki Fiat (1 620 KM), 20 1/2 w., 2×20 mm, 2×II kmy 6,5 mm, 2 wt 450 mm, 2 zbg, 26 ludzi (1 of.).

VAS 207 i VAS 225

Weszły do służby w 1942 r. 9 września 1943 r. samozatopione w Bocche di Magra, krótko później podniesione przez Niemców i przekazane MNR. W kwietniu 1945 r. ponownie samozatopione w La Spezia, po wojnie podniesione i oddane na złom.

1 typu VAS 231: Picchiotti, 62/68 1/2 t, 28×4,7×1,33 m, 1 silnik Isotta-Fraschini i 2 Carraro (razem 1 750 KM), 19 w., reszta jak typ VAS 201.

VAS 238

Wszedł do służby w 1943 r. 9 września 1943 r. zdobyty przez niemieckie ścigacze torpedowe koło Livorno, potem przekazany MNR. 25 kwietnia 1945 r. samozatopiony w Sampierdarena (koło Genui), w 1947 r. podniesiony i oddany na złom.

3 typu VAS 301: Ansaldo w Voltri, 80/94 1/2 t, 30×4,5×1,4 m, 18 w., reszta jak typ VAS 201.

VAS 252

Zwodowany 24 grudnia 1942 r., wszedł do służby 25 czerwca 1943 r. jako VAS 305. 9 września zdobyty przez niemieckie okręty koło Livorno, w październiku ukończony dla Kriegsmarine jako RA 252. W 1944 r. przekazany MNR, służył jako okręt szkolny VAS 252 w Varignano koło La Spezia (kolejni dowódcy: por. mar. Leotti i kpt. mar. Magrini). 25 kwietnia 1945 r. samozatopiony w Sampierdarena, po wojnie podniesiony i oddany na złom.

VAS 253

Zwodowany 26 stycznia 1943 r. jako VAS 307. 9 września zajęty przez Niemców w Voltri, 9 listopada ukończony dla Kriegsmarine jako RA 253. 9 czerwca 1944 r. przekazany MNR, służył jako okręt szkolny VAS 253 w Varignano (dow. por. mar. Camescasca, a następnie por. mar. Mongardino). 25 sierpnia uszkodzony w kolizji z niemiecką barką desantową F 767. 25 kwietnia 1945 r. samozatopiony w Genui, po wojnie podniesiony i oddany na złom.

Zwodowany 9 lutego 1943 r. jako VAS 308. 9 września zajęty przez Niemców w Voltri, 17 października ukończony dla Kriegsmarine jako RA 263. 16 maja 1944 r. przekazany MNR, służył jako okręt szkolny VAS 263 w Varignano (dow. ppor. mar. Pagano). 1 października przeniesiony do służby czynnej. 25 kwietnia 1945 r. samozatopiony w Genui, po wojnie podniesiony i oddany na złom.

Trawowiec

1 typu RDV: Cantieri Costaguata w Voltri, 100 t, 34×5,8×1,5 m, 2 silniki Isotta-Fraschini (2 300 KM), 17 w., 2×20 mm, 1 zbg, 24 ludzi.

RDV 212

Zamówiony przez Regia Marina jako RD 147. Ukończony dla MNR (zwodowany 15 grudnia 1944 r.). 24 lub 25 kwietnia 1945 r. samozatopiony w Genui, w 1947 r. podniesiony i oddany na złom.

Okręty pomocnicze

1 typu Bormida: Soc. Italiana E. Breda S.p.A. w Wenecji, 670 t, 42,1×8×3,1 m, 350 KM, 9 w., bez stałego uzbrojenia.

Gondar

Zbudowany dla Regia Marina w 1930 r. jako zbiornikowiec na wodę *Bormida*. 9 września 1943 r. zajęty przez Niemców w La Spezii, przekazany MNR i przemianowany (*Gondar*). Służył jako okręt-baza dla Decima MAS. 19 kwietnia 1945 r. samozatopiony w Varignano, po wojnie podniesiony i złomowany. Oprócz tego pod banderą RSI i z włoskimi załogami pływała część jednostek wchodzących w skład niemieckich flotylli ochrony portów (Hafenschutzflottille) we Włoszech: w Wenecji, Genui i La Spezii. Oddzielną kategorię stanowiły łodzie bojowe do zadań specjalnych (mezzi d'assalto), użytkowane bezpośrednio przez Decima MAS. Pod koniec 1943 r. owa jednostka dysponowała ich następującą liczbą:

- 34 motorówki torpedowe (motoscafi siluranti), 2-osobowe (1 typu MTL, 23 typu SMA i 10 typu MTSM)⁶
- 32 motorówki wybuchowe (barchini esplosivi), 1-osobowe (28 typu MTM i 4 typu MTRM)⁷
- 1 motorówka-transportowiec torped samobieżnych typu MTL, 1-osobowa⁸
- samobieżne torpedy typu SLC⁹

Specjalne środki bojowe były rozdzielone pomiędzy dwie grupy sił specjalnych: nawodną „Moccagatta” (dowódca kmdr ppor. Aldo Lenzi) oraz podwodną „Tesei” (kpt. mar. Carlo Forni). Nad jeziorem Lago Maggiore znajdowała się szkoła służby (Scuole mezzi d'assalto), której komendantem był kmdr ppor. Grazio Infascelli. Oddzielną formacją była grupa pletwonurków „Gamma” (kpt. mar. Eugenio Wolk).

Przypisy

- ¹ Wg niektórych źródeł przekazanie było planowane, ale ostatecznie do niego nie doszło.
- ² Wg jednych źródeł jeszcze w styczniu, wg innych w kwietniu.
- ³ Po zbudowaniu przewożone do Poli i tam wprowadzane do służby.
- ⁴ Szósty okręt, CB 5, został zatopiony 13 czerwca 1942 r. przez radzieckie lotnictwo w Jalcie.
- ⁵ Zginęło dwóch marynarzy: Giuseppe Makuc i Costante Bardella.
- ⁶ MTSM (Motoscafo Turismo Silurante Modificato): 3 t, 8,4×2,2×0,5 m, 2 silniki AR6c 2500 (190 KM), 32 w., 1 wt 450 mm.
- ⁷ MTM (Motoscafo Turismo Modificato): 1,2 t, 6,15×1,7×0,45 m; 1 silnik AR6c 2500 (95 KM), 31 w., 330 kg materiału wybuchowego; MTRM (Motoscafo Turismo Ridotto Modificato): 1 t, 6,11×1,4×0,4 m, 29 w., reszta jak MTM.
- ⁸ MTL (Motoscafo Turismo Lento): 7,3 t, 9,5×2,85×1 m, 2 silniki (30 KM), 2 torpedy.
- ⁹ SLR (Siluro a lenta corsa): długość 6,7 m, kaliber 533 mm, głowica 250-300 kg, silnik o mocy 1 ½ KM, prędkość maks. 4 ½ w.



Marzec 1944 roku, żołnierze batalionu „Barbarigo” z X Divisione Mas przed wyruszeniem na front pod Anzio

Oddziały wydzielone:

- batalion fizyliarów „Vega” (kmdr ppor. Mario Rossi)
- batalion fizyliarów „Risoluti”, w rejonie Genui (ppor. mar. Felice Bottero)
- batalion fizyliarów „San Giusto”, w rejonie Triestu (kmdr por. Enzo Chicca)
- cztery grupy ochronne (w La Spezii, Turynie, Rawennie i Rzymie)
- pięć kompanii piechoty („Genova” w Genui, „D'Annunzio” w Rijece, „Saurro” w Poli, „Bardelli” na Cresie, „Mai morti” w Trieście i „Adriatica”)

Dywizja „Decima MAS” dysponowała także skromnymi siłami pancernymi. Batalion „Lupo” posiadał na stanie jeden czołg L6/40 (zdobyt... na partyzantach), a „Fulmine” zmodyfikowany samochód pancerny, oparty na podwoziu AB.41 lub AS.43.

Pod koniec stycznia 1944 r. głównodowodzący armii i minister wojny w rządzie RSI, marszałek Rodolfo Graziani objechał poszczególne, podległe mu garnizony armii republikańskiej (ENR). Był bardzo zadowolony z tego, co zobaczył w bazie w La

Spezia. W Novi spotkał się z Borghesem i niemieckimi oficerami, odebrał defiladę w pełni sformowanych i wyekwipowanych batalionów, a od Niemców usłyszał, że w pełni ufają dowódcy 10. flotylli. Jedną z tych jednostek był batalion „Barbarigo”, po inspekcji którego Graziani napisał list do Kesselringa (11 lutego 1944 r.) z apelem, aby żołnierze ci jak najszybciej wzięli udział w obronie Rzymu i walkach pod Anzio. Jak pisał: *przygotowaliśmy świetny batalion z ochotników zebranych pod sztandarem Decima MAS, który co prawda jeszcze nie walczył, ale składa się z wybranych żołnierzy, przeważnie weteranów wielu bitew, którzy wykazują się ogromną wiarą i entuzjazmem*. Również admirał Ferrini był za wysłaniem włoskiego wsparcia na front pod Anzio. 3 marca 1944 r. na pierwszą linię tej bitwy wysłano m.in. wspomniany batalion „Barbarigo”. Na miejscu czekała Włochów przykra niespodzianka – dowódca niemieckiej 715. Dywizji Piechoty, płk Friedrich von Schellerer, oznajmił mjr. Bardellemu, że *czekał na zmianę, a nie*



Feldmarszałek Albert Kesselring podczas inspekcji batalionu „Barbarigo” przed jego wyruszeniem na front pod Anzio



Tarcza rozpoznawcza Decima MAS (noszona na prawym rękawie munduru)

na wsparcie. W dodatku Niemcy woleli mieć włoskich żołnierzy w swych szeregach niż jako zwartą jednostkę i przydzielili batalionowi, raczej poszczególnym jej kompaniom, grupom i drużynom zadania patrolowe. Tym samym stracili zaufanie kadry i żołnierzy tejże jednostki. Jednak ich żołnierze zachowywali się tak, jakby chcieli potwierdzić i tak już nie najlepszą opinię armii włoskiej. W ciągu pierwszych 10 dni od wejścia do walki aż 50 ludzi z włoskich jednostek zdezerterowało, pozostali zaś robili wszystko, aby nie uczynić krzywdy sobie i znajdującym się naprzeciw aliantom. Gdy 23 maja 1944 r. amerykański VI Korpus przypuścił atak na niemiecko-włoskie pozycje, walka nie trwała długo. Po trzech dniach linie 715. dywizji i jej sojuszników poszły w rozsypkę.

20 lipca 1944 r. siły Decima MAS zostały skierowane do walk w rejonie Ivrea. Zebrano około 3000 żołnierzy, wt. bataliony „Lupo” (650 żołnierzy), „NP” (500 żołnierzy), które walczyły w rejonie Palmanovy,

oraz 1500 marynarzy z innych jednostek Decima MAS, którzy walczyli w rejonie jezior w Lombardii. Batalion „NP” został zaskakująco dobrze wyposażony zarówno w broń ręczną jak i ciężką. W czasie już bezpośrednich walk z Brytyjczykami na froncie zatrzymał atak brytyjskiej kolumny pancernej za pomocą Panzerfaustów, dział przeciwpancernych i ciężkiej artylerii przeciwlotniczej (88 mm), niszcząc siedem czołgów i wozów opancerzonych. Ów batalion (jednostka spadochroniarzy-płetwonurków) był zresztą swoistym ewenementem. Składał się z ochotników, byłych żołnierzy batalionu spadochroniarczy Regia Marina „San Marco”. W jego skład wchodziła kompania dowodzenia oraz pięć kompanii piechoty. W efekcie powstała silna formacja licząca niemal 1400 ludzi. Jednak mimo umiejętności żołnierzy i samej kadry oficerskiej, tak jak reszta oddziałów batalion ten był wykorzystywany głównie do walk z partyzantami, w tym wypadku jugosłowiańskimi. Wczesną wiosną 1945 r. batalion „NP” został rozmieszczony w Alfonsine nad rzeką Senio pod Rawenną, naprzeciwko dawnych pozycji Kanadyjczyków. Kiedy Niemcy przekazywali im swoje pozycje, Włosi usłyszeli: *Nie schrząńcie tego tak jak zawsze*. Cucciati szybko się przekonał, że po drugiej stronie jest istna wieża Babel. *Byli tam Polacy, Hindusi, Nowozelandczycy, ale nie czuliśmy do siebie nienawiści*. Walki jednak były zażarte. W kwietniu batalion walczył już w rejonie jeziora Comacchio, gdzie znalazł się w bardzo trudnej sytuacji – w każdej chwili mógł zostać okrążony, więc musiał się stale wycofywać.

W związku z sytuacją na froncie 11 lutego 1945 r. dywizja „Decima MAS” została podzielona na dwie silne grupy bojowe, które istniały do końca działań wojennych we Włoszech (czyli do końca kwietnia). Pierwsza grupa (I gruppo di combattimento „Decima”) była złożona z batalionów: „Barba-



Żołnierz batalionu „Barbarigo”, wiosna 1944 r. Podkomendni Borgheseego byli rozpoznawalni po kurtce mundurowej bez wykładanego kołnierza i golfie pod spodem

rigo”, „Lupo”, „NP”, „Colleoni” i kompanii z batalionu „Freccia”. Do drugiej grupy (II gruppo di combattimento „Decima”) weszły bataliony: „Freccia” (bez ww. kompanii), „Fluminese”, „Sagittario”, „Valanga”, „Castagnacci”, „Da Giussano”, „San Giorgio” oraz „Volontari di Francia”¹⁵ złożony z ochotników francuskich włoskiego pochodzenia. Obie grupy zostały użyte do „gaszenia pożaru” na odcinku 162. Dywizji Piechoty (turkiestańskiej) w kwietniu 1945 roku. Dwa bataliony („NP” i „Barbarigo”) zostały zaangażowane w walki na pierwszej linii frontu. Wycofując się przez Pad i Adygę, wykonały „tajny” rozkaz Borgheseego, który zalecał im jak najszybsze oderwanie się od Niemców i podążanie na wschód, w stronę granicy z Jugosławią. Zostały jednak okrążone 29 kwietnia nieopodal Padwy i musiały poddać się Brytyjczykom.

Szkolenie i operacje morskie

Doświadczenie podkomendnych Borgheseego miało się przydać również samym Niemcom przy szkoleniu ich jednostek miniaturowych łodzi podwodnych czy załóg obsługujących „żywe torpedy” K-manów; marynarzy niemieckiej Flotyli K, będącej częścią Marine-Einsatz-Kommando pod dowództwem kontradmirała Helmutha Heyego (dowódcy Kleinkampf Verbände). Oficerowie i marynarze niemieccy byli szkoleni w bazie Decima MAS nieopodal Wenecji przez włoskich instruktorów, wiosną i latem 1944 roku. Pierwsi przeszkoleni przez Włochów marynarze z Flotyli K zostali wysłani do akcji dwa tygodnie po alianckiej inwazji we Francji, aby zniszczyć mosty na rzece Orne w Normandii, przez



Pamiątkowe zdjęcie jednego z oddziałów Decima MAS. W środku, między oficerami, widać maskotkę oddziału, chłopca-ochotnika

Wojenne zbrodnie i niejasne kontakty



Valerio Borghese (w mundurze RSI, z niemieckimi i włoskimi odznaczeniami)

które przechodziło zaopatrzenie dla armii brytyjskiej. Wszyscy marynarze dotarli do celów i je zniszczyli. Jednostka pletwonurków, zwana od jesieni 1944 r. grupą „Licio Visintini” (na cześć oficera floty, który zginął po Gibraltarem) została wysłana do Valdagno niedaleko Vicenzy. Włoscy komandosi ćwiczyli tam wspólnie z niemieckimi marynarzami pod kierunkiem instruktorów z kompanii mjr. Marzotto (olimpijczyka). Ćwiczenia również odbywały się dookoła wyspy San Giorgio i starego tankowca *Tampico*. 19 i 22 czerwca 1944 roku miały miejsce dwa rajdy byłych żołnierzy Decima MAS, którzy walczyli po stronie aliantów pod dowództwem kapitana Duranda de la Penne na stocznię w Genui, aby zniszczyć budowany lotniskowiec *Aquila* i dwa ciężkie krążowniki *Bolzano* i *Gorizia*, których kadłuby zostały poważnie uszkodzone. Kapitan zostawił w butelce liścik z treścią: *Pozdrowienia od Decima MAS południa*. Jednak i na północy nie próżnowano. W nocy 23 stycznia 1944 roku trzy miniaturowe łodzie podwodne opuściły swą bazę niedaleko Rzymu i wypłynęły w kierunku alianckiej floty inwazyjnej pod Anzio. Ich atak spowodował niewielkie szkody. Z 20 na 21 lutego 1944 roku łodzie Decima MAS zatopiły aliancki ścigacz i uszkodziły stawiacz min. 28 kwietnia zatopiły okręt desantowy (LST), a dwa dni później uszkodziły kilka brytyjskich kutrów torpedowych. Operacjami tego typu dowodził por. Sergio Nesi, który zyskał sobie spore uznanie zarówno u Niemców, jak i Brytyjczyków. 13 marca 1945 r. w czasie wspólnej akcji z niemieckimi S-Bootami Nesi dostał się do niewoli. Brytyjski porucznik marynarki Edward Walter Lloyd przywitał go słowami: *cieszę się, że mogę pana poznać osobiście, gdyż śledzę pana poczynania od Anzio*.

Podkomendni Borghese zostali również oskarżeni o udział w masakrze cywili w okolicach Turynu. 13 sierpnia 1944 r. niemieccy żołnierze zlikwidowali włoski oddział partyzancki (był w nim nowozelandzki zbiegły jeńiec – szer. David Russell), który 9 grudnia 1943 r. zaatakował niemiecki posterunek Porto Canavese. Po walce siedemnastu pojmanych partyzantów (wraz z Nowozelandczykiem) zostało bez sądu rozstrzelanych. Na rozkaz SS-Brigadeführera Willy’ego Tensfelda (dowódcy SS i policji „Oberitalien West”) represje objęły również mieszkańców wsi Porto Canavese i Borgo Ticiano. W tej ostatniej zabito 13 z 40 jej mieszkańców. W obu wsiach spłonęło około 50 zabudowań. Jeden z dowódców Decima MAS w rejonie ostro zaproteutował, ale jedyne co udało mu się uzyskać, to zwolnienie dwóch członków MVSN, którzy byli we wsi. Wiadomo jednak, że żołnierze włoscy brali udział w akcji likwidacyjnej. Por. Onganillo Ungarelli kazał w Borgo Ticiano zastrzelić dwunastu cywili na rynku, a z zemsty za zabicie kilku marynarzy przez partyzantów jego podkomendni spalili 80 zabudowań.



Oznaka na czapkę oficera MNR

W grudniu 1944 r. prefekt Triestu (z ramienia rządu RSI) pisał do Mussoliniego o pogłoskach, jakoby jednostki niemieckie w tym rejonie miały zastąpić oddziały wojska Niezależnego Państwa Chorwackiego, których Włosi się bali (nie bez przyczyny, ponieważ znane były przypadki prześladowania Włochów w tym kraju). Pisał też, że kiedy w Wenecji Julijskiej pojawiły się oddziały Decima MAS, ludność stała się spokojniejsza i „weselsza”. Prefekt był tak zmartwiony zbliżającymi się jednostkami jugosłowiańskimi Tity, że napisał kolejny list do wodza, aby zapytać o pozwolenie na rozpoczęcie negocjacji z włoskimi partyzantami o stworzeniu wspólnego frontu przeciw komunistom jugosłowiańskim. Udział w tych negocjacjach wziąć mieli dowódcy Decima MAS, którzy w razie wycofania się Niemców wyrazili gotowość obrony tych ziem. Z Salo przyszła odpowiedź negatyw-



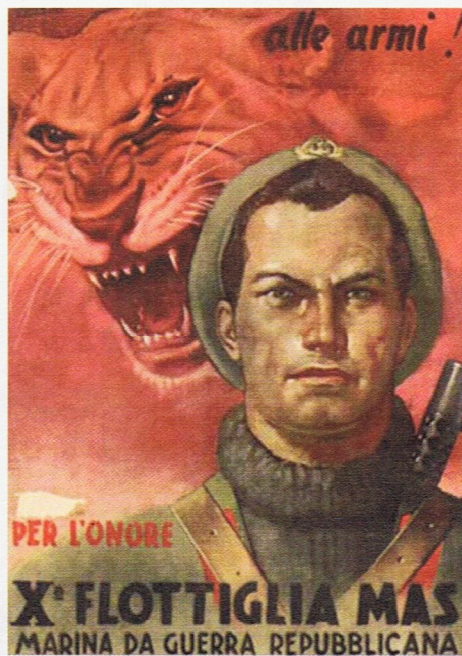
Żołnierz batalionu „Sagittario”

na, jednak to nie zakończyło całej sprawy. Borghese był gotowy zmienić stronę wraz ze swoimi jednostkami od kiedy został przeniesiony do Wenecji Julijskiej z Ligurii w grudniu 1944 roku. Od listopada do grudnia nadal trwały zacięte walki ENR i Niemców z siłami titowskiego 9. Korpusu Słoweńskiego i włoskimi oddziałami komunistycznej partyzantki im. Garibaldiego. Jednostki X Divisione MAS rozmieszczono na linii miast Cividale, niedaleko Udine i Gorizia. Były to bataliony: „Fulmine”, „Sagittario”, „Barbarigo”, „Valanga” i „NP”. W tym samym czasie dowódca Decima MAS wysłał emisariuszy do admirała de Courtena, ministra marynarki w rządzie Badoglio i do marszałka Giovanniego Messe. W rozmowach tych od grudnia do marca 1945 roku pośredniczył Anglik – major Rowarth z OSS. Jednak ta inicjatywa Borghese i nieoficjalnie niemieckiego wywiadu nie podobała się wyższemu dowództwu. Marszałek Graziani wydał rozkaz, aby większość jednostek Decima MAS przenieść z powrotem do Ligurii z początkiem lutego. Od 19 stycznia zaczęły się jednak zażarte walki, batalion „Fulmina”, który stacjonował w rejonie Tarnovy della Selva został zaatakowany przez oddział partyzancki liczący 1300 żołnierzy. Włosi odparli atak, a po przybyciu posiłków przeprowadzili udany kontratak. Straty były jednak spore, z 214 straconych żołnierzy 86 zginęło, a 56 było ciężko rannych. W tym samym czasie batalion „Barbarigo” rozbił oddział partyzantów słoweńskich na nizinie Bainsizza. Ciekawym tropem w tych negocjacjach jest porucznik Piave, włoski członek brytyjskiej misji łącznikowej pod kryptonimem „Bergenfield” w brygadzie partyzanckiej „Osoppo”. Został on schwytany przez żołnierzy Borghese 14 grudnia 1944 roku, którzy po krótkim czasie zwolnili go z rozkazem rozpoczęcia negocjacji zmiany strony. Major Rowarth został zaproszony na spotkanie, które odbyło się w miejscowości Ver-

di pomiędzy dowódcami brygady Osoppo a oficerami Decima MAS, jednak nie skorzystał z tego zaproszenia. Napisał jednak raport do dowództwa sił alianckich we Włoszech, w którym pisał, że jednostka ta nie jest ani proniemiecka, ani faszystowska, a nastroje są nastawione na walkę dla dobra państwa i narodu włoskiego. Dowódcy Decima MAS zobowiązali się w rozmowie z nim do niepodjęcia działań przeciwko patriotycznym partyzantom, a także do obrony przeciwko Niemcom, jeśli ci wystąpiliby przeciwko Włochom i włoskiej własności, jednak z całą bezwzględnością niszczyć będą jakiegokolwiek jednostki komunistyczne, czy to włoskie czy jugosłowiańskie. Mało tego, w rozmowie z dowódcą X Flotylli MAS 6 lutego 1945 roku dowiedział się, że ten zobowiązał się do przekazywania uzbrojenia brygadzie Osoppo, aby ta mogła walczyć w ramach jego jednostki z partyzantami komunistycznymi, ewentualnie jeśli będzie trzeba z Niemcami. 6 marca 1945 roku raportował do swych przełożonych, że z rozmów tych chyba nic nie wyszło, ponieważ dowódcy partyzantów powiedzieli mu, że nie mają już kontaktu z Borghesem. W kwietniu 1945 roku Borghese pisał w swym raporcie, że przeciwko jego jednostkom nie walczyli Włosi, tylko Serbowie i Kozacy, wspomina w nim również o włoskich partyzantach z brygady „Osoppo”, ale pisze, iż nie doszło do zawarcia umowy, ponieważ *dowódca nie pochwała jego punktu widzenia*, jednak nie doszło między nimi do walki. Jeszcze w tym samym miesiącu, chyba już bez wiedzy swojego dowódcy, kilku oficerów z tego regionu podjęło znowu pertraktacje z partyzantami, ale próby te spęły na niczym. Reszta jednostek Decima MAS została przerzucona w rejon Lombardii.

Przed ostateczną klęską sił niemiecko-włoskich na terenie północnych Włoch alianci zadeklarowali, że wszyscy żołnierze armii faszystowskiej będą traktowani tak samo jak Niemcy. W związku z tym 1 maja 1945 r. Graziani formalnie podpisał honorową kapitulację swej armii. Ten rozdział historii Włoch zakończył się, została również ogłoszona amnestia dla oficerów i żołnierzy, a wielu z nich po wojnie mogło dalej służyć w armii.

Junio Valerio Borghese został w maju 1945 r. przewieziony, pod ochroną amerykańskiego wywiadu, do Rzymu, gdzie – po roku aresztu – stanął przed włoskim sądem. Nie został jednak oskarżony o zbrodnie wojenne, a jedynie o kolaborację z Niemcami. Początkowy wyrok 12 lat więzienia został krótko później skrócony do 3 lat (w uznaniu zasług wojennych Borghese w latach 1940–1943, oraz... obrony wschodniej granicy Włoch przed wojskami jugosłowiańskimi w ostatnich tygodniach RSI). W 1949 roku opuścił więzienie. W późniejszym okresie aktywnie wspierał



„Do bronii! Za honor!” – plakat werbunkowy do Decima MAS

neofaszystowską partię MSI (Włoski Ruch Socjalny), w której został nawet honorowym prezesem. W 1968 r., rozczarowany polityką tego ugrupowania, założył własne – Front Narodowy. W grudniu 1970 r. planował dokonanie zamachu stanu, ale w ostatniej chwili odwołał przygotowania, i zbiegł do Hiszpanii (we Włoszech wydano za nim list gończy). Zmarł w nie do końca jasnych okolicznościach w Kadyksie, 26 sierpnia 1974 r., w wieku 68 lat. Został pochowany w rzymskiej Bazylice Matki Bożej Śnieżnej, w kaplicy rodziny Borghese – niedaleko innych słynnych jej przedstawicieli, jak papież Pius V (1566–1572) czy Paulina Bonaparte (żona Kamila Borghese i siostra cesarza Napoleona I).

Źródło zdjęć: Bundesarchiv, Freiburg, Associazione Combattenti X Flottiglia MAS, Verona, zbiory autorów.

Bibliografia

- Annussek G., *Jak Hitler uratował Mussoliniego. Prawda o jednej z najbardziej brawurowych akcji komandosów XX wieku*, Warszawa 2007.
- Bagnasco E., *I MAS e le motosiluranti italiane 1906-1968*, Roma 1969.
- Bagnasco E., Cernuschi E., *Le navi da guerra italiane 1940-1945*, Parma 2003.
- Bierieżnoj S., *Trofeji i riparazioni WMF SSSR: sprawozdanie*, Jakuck 1995.
- Borghese J., *Morskie diabły*, Gdańsk 2005.
- Cucut C., *Forze armate della RSI 1943-1945: Forze di terra*, Parma 2003.
- Fraccaroli A., *Italian Warships of World War II*, Shepherton 1968.
- Freivogel Z., *Tauchtboot P 901 Malisan (ex CB-20)*, „Marine Arsenal Sonderheft”, nr 8.
- Gillet J.P., *Les sous-marins italiens en France 1940-1943*, Outreau 2002.
- Giorgerini G., Nani A., *Almanacco storico delle navi militari italiane: La Marina e le sue navi dal 1861 al 1995*, Roma 1996.
- Greene J., Massignani A., *The Black Prince and the Sea Devils. The Story of Valerio Borghese and the Elite Units of the Decima Mas*, Cambridge 2004.
- Gröner E., *Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945*, Bd 1-8, München 1982-93.
- Holland J., *Piekło Italii. Kampania włoska 1944-1945: od Monte Cassino do kapitulacji*, Warszawa 2008.

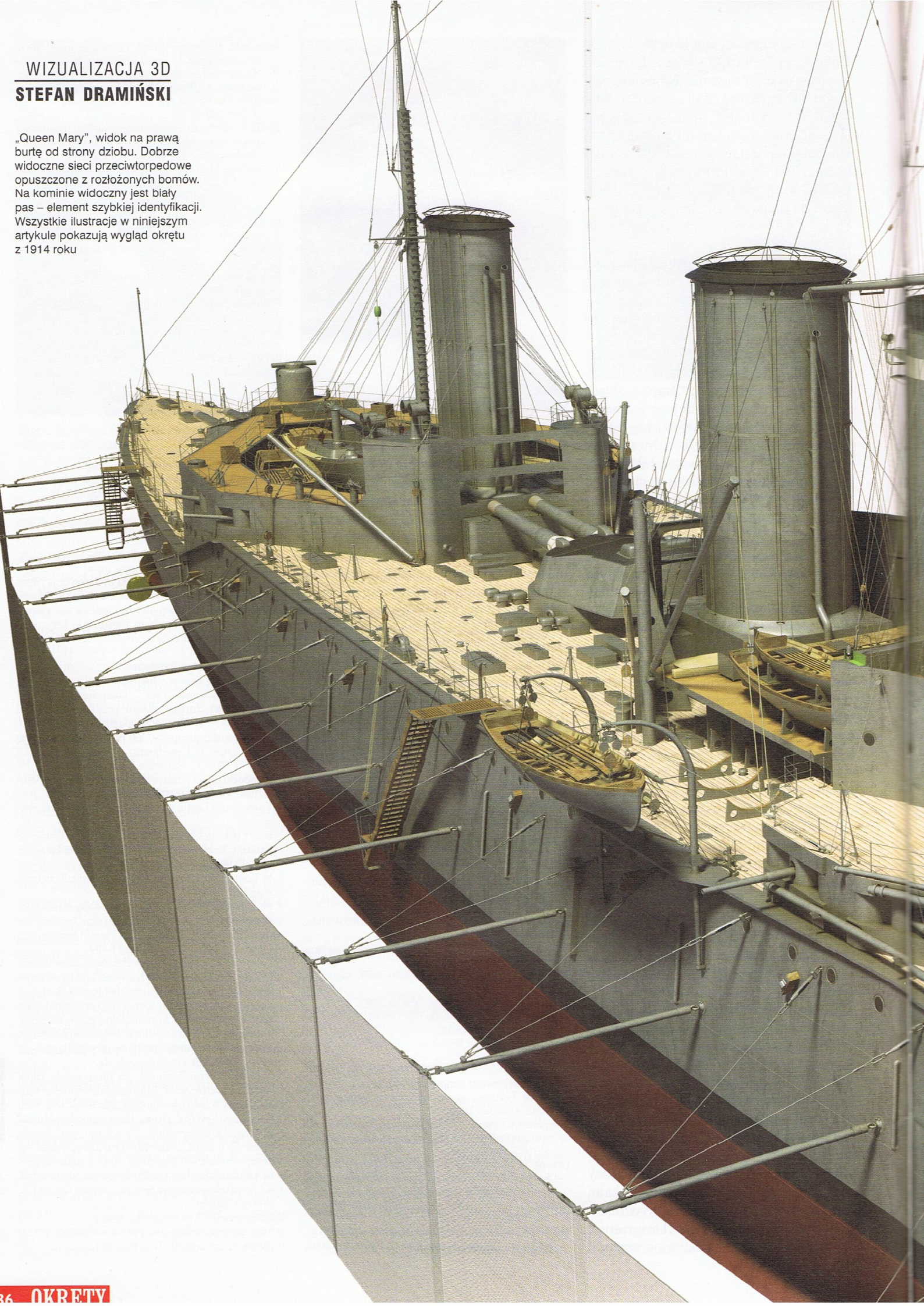
- Joseph F., *Mussolini's War. Fascist Italy Military Struggles from Africa and Western Europe to the Mediterranean and Soviet Union 1935-1945*, Wokingham 2010.
- Jowett P., *The Italian Army 1940-45 (3) Italy 1943-45*, Oxford 2001.
- Jurato C., Honnan P., *Resistance Warfare. Resistance and collaboration in Western Europe 1940-1945*, London 1985.
- Krellenberg M., *U-Boot-Jagd im Mittelmeer: Der Einsatz der 22. U-Jagdflottille*, Hamburg 2003.
- Lamb R., *War in Italy 1943-1945. A brutal story*, New York 1996.
- Lucas J., *Kommando. German Special Forces of World War Two*, London 2003.
- Patterson L., *Szare wilki Hitlera. U-boaty na Oceanie Indyjskim*, Gdańsk 2005.
- Piekalkiewicz J., *Wojna na morzu 1939-1945*, Warszawa 2002.
- Pollina P., *I sommergibili italiani 1895-1971*, Roma 1971.
- Rocco G., *L'organizzazione militare della RSI sul finire della seconda guerra mondiale*, Milano 1998.
- Solarz J., *Anzio-Nettuno 1944*, Warszawa 1994.
- Sparacino F., *Distintivi e medaglie della RSI 1943/45*, Milano 1988.
- „Warship International”, nr 1/1985.
- comandosupremo.com/rsitank.html
- navyworld.narod.ru
- www.axishistory.com
- www.fondazionersi.org
- www.inilossun.eu/cadutiRsi_search.asp
- www.repubblicassocialeitaliana.eu/pagine/storia/
- www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/achse/rsi-mnr.htm

Przypisy

- Dowódca dyonu: kpt. Bernhard Jope.
- Ta nowa broń, skonstruowana przez dr. Kramera (z firmy Ruhrstahl AG) miała być wówczas użyta pierwszy raz. Była to swobodnie opadająca bomba o wadze 1400 kg, dużej sile przebicia, ale bez własnego napędu. Jej tor opadania można było korygować za pomocą urządzenia sterowniczego pracującego w paśmie UKF.
- Z tego 5 na Morzu Czarnym.
- Co ciekawe, ostatnie dwie jednostki pierwotnie zostały zamówione przez... Tajlandię (jako *Taksin* i *Naresuan*). Zarekwirowane przez Regia Marina w 1942 r., nigdy nie zostały ukończone.
- Dowódcy: kmr ppor. Gino Andreani, kmr ppor. Carlo Unger di Löwenberg, a po jego śmierci (19 sierpnia 1944 r.) ponownie kmr Andreani.
- Dowódcy: kmr Rosario Viola, kmr ppor. Livio Burrattini i kmr ppor. Ferdinando Corsi.
- Kmr Mario Leoni, a po nim kmr ppor. Pietro Prosperi.
- Kmr ppor. Alessandro Mirone, kmr ppor. Giuseppe Grisanti, kmr ppor. Bandino Bandini oraz kpt. mar. Gino Balduzzi.
- W Rodos sformowano dwie kompanie piechoty morskiej RSI.
- Po kapitulacji Niemiec dwa pozostające na Dalekim Wschodzie okręty – UIT 24 (eks *Comandante Cappellini*) i UIT 25 (eks *Luigi Torelli*) wcielono do Cesarskiej MW, jako I-503 oraz I-504.
- Po utworzeniu Niezależnego Państwa Chorwackiego (1941) Aimone został wybrany na króla pod imieniem Tomislava II. Do planowanej koronacji wprawdzie nie doszło, ale był uznawany (przebywając na stałe we Włoszech) za nominalną głowę państwa. Zrezygnował z tronu w lipcu 1943 r., kilka dni po obaleniu Mussoliniego, zapewne za sugestią swojego wuja – króla Wiktora Emanuela III.
- Zarówno Valerio Borghese, jak i jego ludzie, mieli się czym pochwalić. X. MAS zatopiła alianckie statki i okręty o łącznej wyporności 265 tys. ton. Sam Borghese dowodził grupą, która zatopiła jednostki brytyjskie o wyporności 73 tys. ton, przy stracie zaledwie 6 ludzi. Najśłynniejszą akcją flotylli był przeprowadzony 18 grudnia 1941 r. atak na port w Aleksandrii, gdzie włoskim pętkownikom udało się poważnie uszkodzić dwa pancerniki: *Queen Elizabeth* i *Valiant*.
- Sformowany 27 października 1943 r.
- Sformowany 29 września 1943 r. w Pawii.
- Złożony z ochotników-Włochów z Francji.

WIZUALIZACJA 3D
STEFAN DRAMIŃSKI

„Queen Mary”, widok na prawą burtę od strony dziobu. Dobrze widoczne sieci przeciwtorpedowe opuszczone z rozłożonych bomów. Na kominie widoczny jest biały pas – element szybkiej identyfikacji. Wszystkie ilustracje w niniejszym artykule pokazują wygląd okrętu z 1914 roku





Krażownik liniowy **HMS „Queen Mary”**

STEFAN DRAMIŃSKI

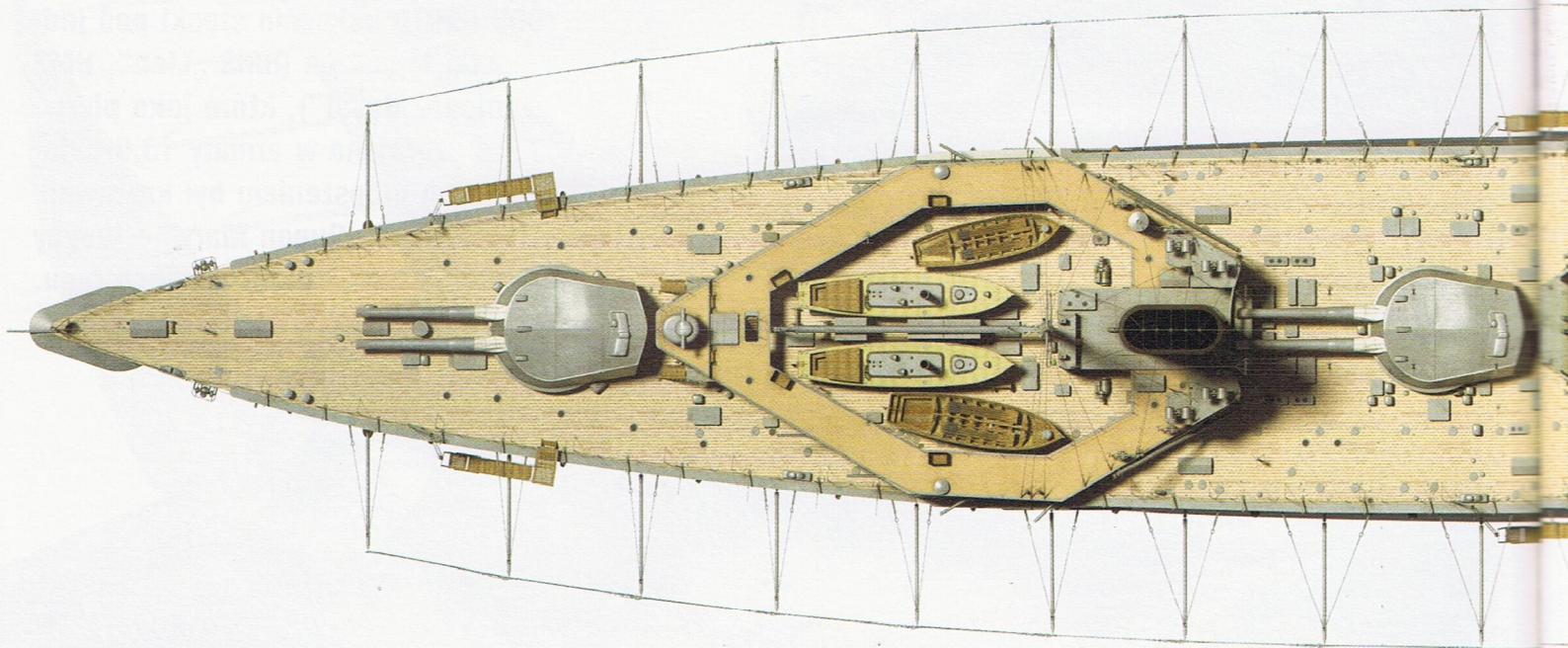
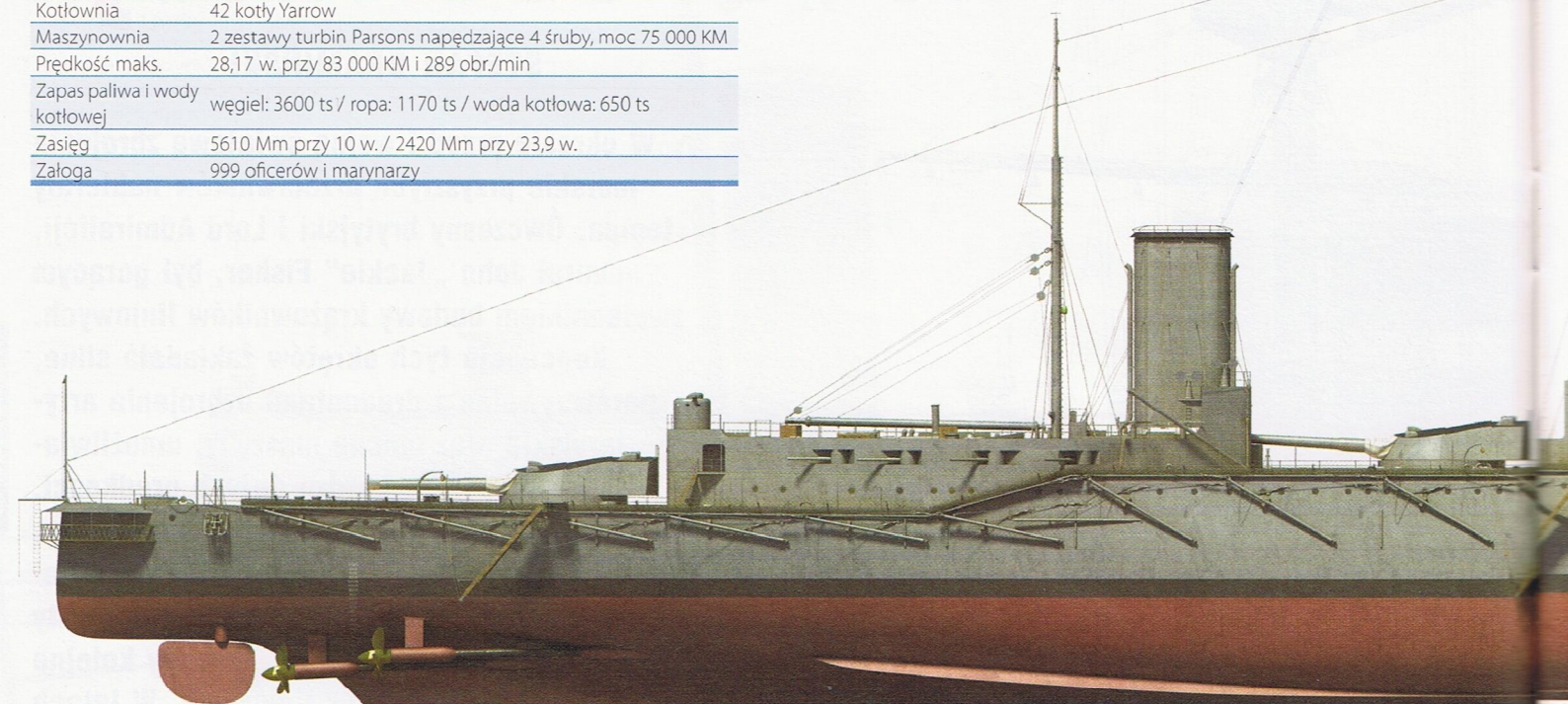
W okresie przed I wojną światową zbrojenia morskie przyszłych przeciwników nabierały tempa. Ówczesny brytyjski I Lord Admiralicji, admirał John „Jackie” Fisher, był gorącym zwolennikiem budowy krążowników liniowych.

Koncepcja tych okrętów zakładała silne, porównywalne z dreadnotami uzbrojenie artyleryjskie oraz mocne maszyny, umożliwiające uzyskanie bardzo dużych prędkości.

Wszystko to jednak kosztem opancerzenia, które było niewystarczające i w przyszłości miało być nieraz przyczyną utraty okrętów. Szybko powstawały kolejne typy krążowników liniowych. W latach 1909 i 1910 położono stępki pod jednostki typu Lion (HMS „Lion”, HMS „Princess Royal”), które jako pierwsze uzbrojono w armaty 13,5-calowe. Ich ulepszeniem był krążownik HMS „Queen Mary” – jedyny okręt swojego typu.

Dane taktyczno-techniczne

Wyporność	standardowa: 26 770 ts / pełna: 31 650 ts
Długość	całkowita: 213,4 m / między pionami: 201,2 m
Szerokość	27,1 m
Wysokość kadłuba	16,2 m
Wolna burta	na dziobie: 9,1 m / na śródokręciu: 7,6 m / na rufie: 5,8 m
Zanurzenie	przy standardowej wyporności: 8,4 m przy pełnej wyporności: 9,7 m
Kotłownia	42 kotły Yarrow
Maszynownia	2 zestawy turbin Parsons napędzające 4 śruby, moc 75 000 KM
Prędkość maks.	28,17 w. przy 83 000 KM i 289 obr./min
Zapasy paliwa i wody kotłowej	węgiel: 3600 ts / ropa: 1170 ts / woda kotłowa: 650 ts
Zasięg	5610 Mm przy 10 w. / 2420 Mm przy 23,9 w.
Załoga	999 oficerów i marynarzy



Queen Mary była tak podobna do krążowników typu Lion, że wiele źródeł określa je jako okręty siostrzane. W rzeczywistości była nieco cięższa i szersza od poprzedników. W projekcie polepszone opancerzenie i wydajność siłowni. Stępkę pod okręt budowany w ramach programu 1910–11 położono 6 marca 1911 roku w stoczni Palmers w Jarrow. Budowa postępowała szybko i nieco ponad rok później – 20 marca 1912 roku – nastąpiło wodowanie. W sierpniu 1913 roku okręt był gotowy do służby. „Queen Mary” była ostatnim brytyjskim krążownikiem liniowym ukończonym przed Wielką Wojną.

Uzbrojenie

Uzbrojenie główne „Queen Mary” było takie samo jak na typie Lion. Stanowiło je osiem armat 13,5” BL Mk V. Była to najnowsza ciężka armata Royal Navy. Bardzo solidna konstrukcja lufy zapewniła dużą niezawodność, wysoką celność, bezpieczeństwo oraz niskie zużycie gwintowania. Po przetestowaniu pierwszych wersji okazało się, że przyjęty margines bezpieczeństwa był tak duży, że dało się przystosować armatę do strzelania cięższym pociskiem, niż na początku zakładano. „Queen Mary” otrzymała nowe, cięższe

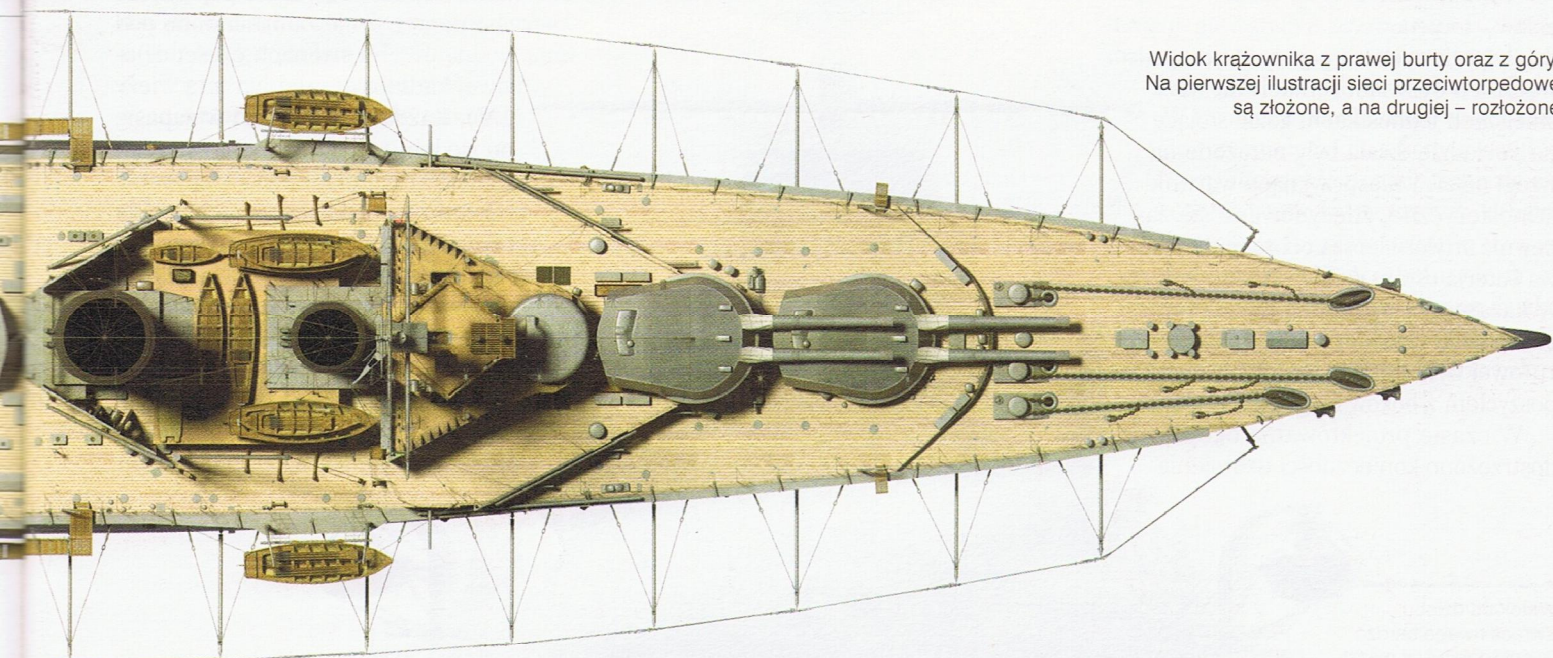
wersje armat, oznaczone Mk V (H). Strzelania pociskami o masie 635 kg dały bardzo zadowalające rezultaty. Armaty 13,5-calowe zamontowano parami w czterech wieżach, których konstrukcja stanowiła ulepszenie i powiększenie wież stosowanych wcześniej do armat 12-calowych. Wieże „A” i „B” ustawiono w klasyczny sposób – na pokładzie dziobowym w superpozycji, wieża „Q” znalazła się na śródokręciu, oddzielając od siebie kotłownię, natomiast wieża „X” na nisko położonym pokładzie rufowym. Wieże posiadały system pozwalający na ładowanie przy każdym kącie podniesienia.



Uzbrojenie

Artyleria główna	8×13,5" (343 mm) BL Mk V (H) w wieżach Mk II* (4×II)
Artyleria przeciw torpedowcom	16×4" (102 mm) BL Mk VII na podstawach PVI (16×I)
Artyleria przeciwlotnicza	1×3"/20 cwt (76 mm) Mk I na podstawie HA Mk II (od 10.1914 roku) 1×6-pdr (działo 6-funtowe) na podstawie HA Mk Ic (od 10.1914 roku)
	4×Hotchkiss 3-pdr (3-funtowe działo salutacyjne) QF Mk I na podstawie Mk I (4×I, do 1915 roku)
Torpedy	2 nieruchome podwodne wyrzutnie torped 21" (533 mm) 14 torped Mk II

WIZUALIZACJA 3D STEFAN DRAMIŃSKI



Widok krążownika z prawej burty oraz z góry.
Na pierwszej ilustracji sieci przeciwtorpedowe
są złożone, a na drugiej – rozłożone

Początkowo rozważano rezygnację z takiego rozwiązania (oszczędność miejsca i masy), jednak przeważał argument o konieczności ponownego nakierowywania na cel po każdym ładowaniu.

Pierwotnie zakładano, że stanowiska kierowania ogniem umieszczone zostaną na rufowej nadbudówce i dziobowym maszcie. Jednak kłopoty z zadymieniem masztu przez znajdujący się bliżej dziobu pierwszy komin na świeżo ukończonym „Lionie” spowodowały zmianę projektu. Zamieniono miejscami pierwszy komin i dziobowy maszt, lecz ta modyfikacja wy-

musiała rezygnację z dalocelownika na wysoko umieszczonej platformie. Ostatecznie dwa 9-stopowe dalmierze Argo zainstalowano na głównym stanowisku dowodzenia zaraz za wieżą „B” oraz na rufowym stanowisku kierowania ogniem. Oba te rejony były silnie opancerzone, lecz położone zbyt nisko nad powierzchnią wody, by skutecznie obserwować cele. „Queen Mary” była pierwszym krążownikiem liniowym, na którym wszystkie wieże artylerii otrzymały własne dalmierze 9-stopowe, umożliwiające lokalne kierowanie ogniem w przypadku utracenia łączności z centralami. Maksy-

malny kąt podniesienia armat wynosił 20°, ale zamontowane w dachu dalmierze działały tylko do około 15°. Wynikało to z tego, że w okresie budowy cały czas pokutował pogląd, że walka będzie prowadzona tylko na krótkich dystansach, nieco ponad 10 000 m. Wadę tę usunięto przed bitwą jutlandzką. W tym samym okresie zmieniono też strukturę masztu dziobowego, dzięki czemu uzyskano możliwość zamontowania na nim dalocelownika artylerii głównej.

„Queen Mary” otrzymała silną baterię artylerii średniej, mającej za zadanie zwalczanie małych, ale bardzo niebezpiecznych

Armata 13,5" Mk V (H)

Kaliber	13,5" (343 mm)
Masa armaty	76 102 kg (bez zamka)
Masa zamka	1229 kg
Długość całkowita armaty	15,9 m
Długość lufy	15,431 m (45 kalibrów)
Bruzdy	68
Objętość komory nabojojowej	322 dm ³
Zamek	śrubowy typu Welin
Szybkostrzelność	ok. 1,5–2 strzałów/min
Typ wieży	Mk II*
Masa wieży	610 ts
Kąt podniesienia	–3° do +20°
Kąt obrotu wież	dziobowe i rufowe: –150° do +150° / wieża na śródkręciu („Q”): 30° do 150° po obu burtach
Szybkość zmiany kąta podniesienia	3°/s

Amunicja armaty 13,5" Mk V (H)

Masa pocisku	APC Mk Ia: 635 kg HE: 635 kg
Masa ładunku wybuchowego	APC Mk Ia: 20,2 kg HE: 80,1 kg
Masa ładunku miotającego	135 kg
Prędkość początkowa pocisku APC	759 m/s
Żywotność lufy	ok. 220 strzałów
Zapasy pocisków na armatę	w czasie pokoju: 80 w czasie wojny: 110
Zasięg	przy kącie podniesienia 20°: 21 710 m

celów – torpedowców. Składała się ona z 16 dział 4-calowych na pojedynczych podstawach. Po doświadczeniach na wcześniejszych jednostkach, gdzie stojące na pokładzie działa były narażone na wrogi ogień i niesprzyjające warunki atmosferyczne, zdecydowano się zapewnić artylerii lepszą ochronę. Dziobowa bateria ośmiu dział była zabudowana w kazamaty i opancerzona, natomiast osiem dział ustawionych na nadbudówce rufowej było tylko osłoniętych cienkim poszyciem z boków i z góry.

W czasie projektowania okrętu nie dostrzeżono konieczności uzbrojenia

Armata 4" BL Mk VII

Kaliber	4" (102 mm)
Masa armaty	2126 kg
Długość całkowita armaty	5,295 m
Długość lufy	5,112 m (50 kalibrów)
Bruzdy	32
Objętość komory nabojojowej	9,83 dm ³
Szybkostrzelność	ok. 6–8 strzałów/min
Typ podstawy	PVI
Kąt podniesienia	–7° do +15°
Masa pocisku	HE: 14,06 kg
Masa ładunku miotającego	4,3 kg
Prędkość początkowa pocisku	873 m/s
Zapasy pocisków na armatę	150
Zasięg	przy kącie podniesienia 15°: 10 600 m

w odpowiednią artylerię przeciwlotniczą. Nikt nie przewidywał, jak groźnym przeciwnikiem okrętu stanie się wkrótce samolot. W dniu wejścia do służby jedyną artylerię mniejszego kalibru na „Queen Mary” stanowiły cztery mało efektywne 3-funtówki Hotchkissa, używane w charakterze dział salutacyjnych. Ustawiono je na pokładzie rufowej nadbudówki u podnóża masztu. W październiku 1914 roku zainstalowano po jednym dziale przeciwlotniczym 3-calowym i 6-funtowym, a niepotrzebne działa 3-funtowe zniknęły ostatecznie z pokładu krążownika na początku 1915 roku.

Na „Queen Mary” nie zabrakło również uzbrojenia torpedowego. Dwie pojedyncze nieruchome wyrzutnie zainstalowano pod linią wodną po obu stronach części dziobowej kadłuba (przed barbetą wieży „A”). Każda z nich miała w zapasie po siedem torped. Dane do strzelania dostarczało stanowisko kierowania umieszczone pod opancerzoną kopułą na rufowej nadbudówce. Skuteczność tej broni na okręcie tej wielkości była mocno ograniczona i do użycia bojowego nigdy nie doszło – „Lion” i „Princess Royal” były jedynymi krążownikami linowymi, które kiedykolwiek odpaliły torpedy w czasie bitwy.

Widok od dziobu. Zwraca uwagę bardzo wysoki dziobowy maszt z widocznymi antenami biegnącymi do masztu rufowego



Opancerzenie

Główny pas burtowy	śródkręcie: 9"
	na wysokości wieży „B”: 6" na wysokości wieży „A” i „X”: 5" w stronę dziobu od wieży „A” i w stronę rufy od wieży „X”: 4"
Górny pas burtowy	śródkręcie: 6"
	na wysokości wieży „A”, „B” i „X”: 5" w stronę dziobu od wieży „A” i w stronę rufy od wieży „X”: 4"
Grodzie poprzeczne	dziobowa i rufowa: 4"
Główne stanowisko dowodzenia	boki: 10"
	góra: 3" dół: 4" szyb komunikacyjny: 4" i 3"
Rufowe stanowisko kierowania uzbrojeniem torpedowym	boki: 6" / góra: 3" dół: 4"
	szyb komunikacyjny: 3"
Dziobowa bateria dział 4"	boki: 3" góra: 2"
	dziobowy: 1,25", 1" górny: 1" dolny: 1", 1,25", 2,5"
Grodzie przeciwtorpedowe	1,5", 2,5"
Barbety	powyżej pokładu górnego: 9" i 8"
	poniżej pokładu górnego: 4" i 3"
Wieża artylerii głównej	boki i przód: 9" / tył: 8"
	góra: 2,5", 3,25" / dół: 3"

Opancerzenie

Bierna ochrona „Queen Mary” była bardzo podobna do ochrony poprzedzających ją jednostek typu Lion. Zgodnie z koncepcją krążownika liniowego, zadaniem opancerzenia była nie tyle całkowita ochrona przed pociskami, co ograniczenie uszkodzeń wywołanych wrogim ostrzałem. Szczególny nacisk położono na zmniejszenie prawdopodobieństwa uszkodzenia najważniejszych części okrętu, czyli urządzeń napędowych i sterowych, uzbrojenia głównego oraz ośrodków dowodzenia. Największą grubość pancerza miał główny pas burtowy, boki i przody wież artylerii głównej oraz barbety. Bardzo słaba była natomiast

ochrona horyzontalna, w dodatku osłabiona przez rozłożenie pancerza na dwóch pokładach. Zbyt cienka była również gródź przeciwtorpedowa. Szczegółowe dane znajdują się w tabeli.

Napęd

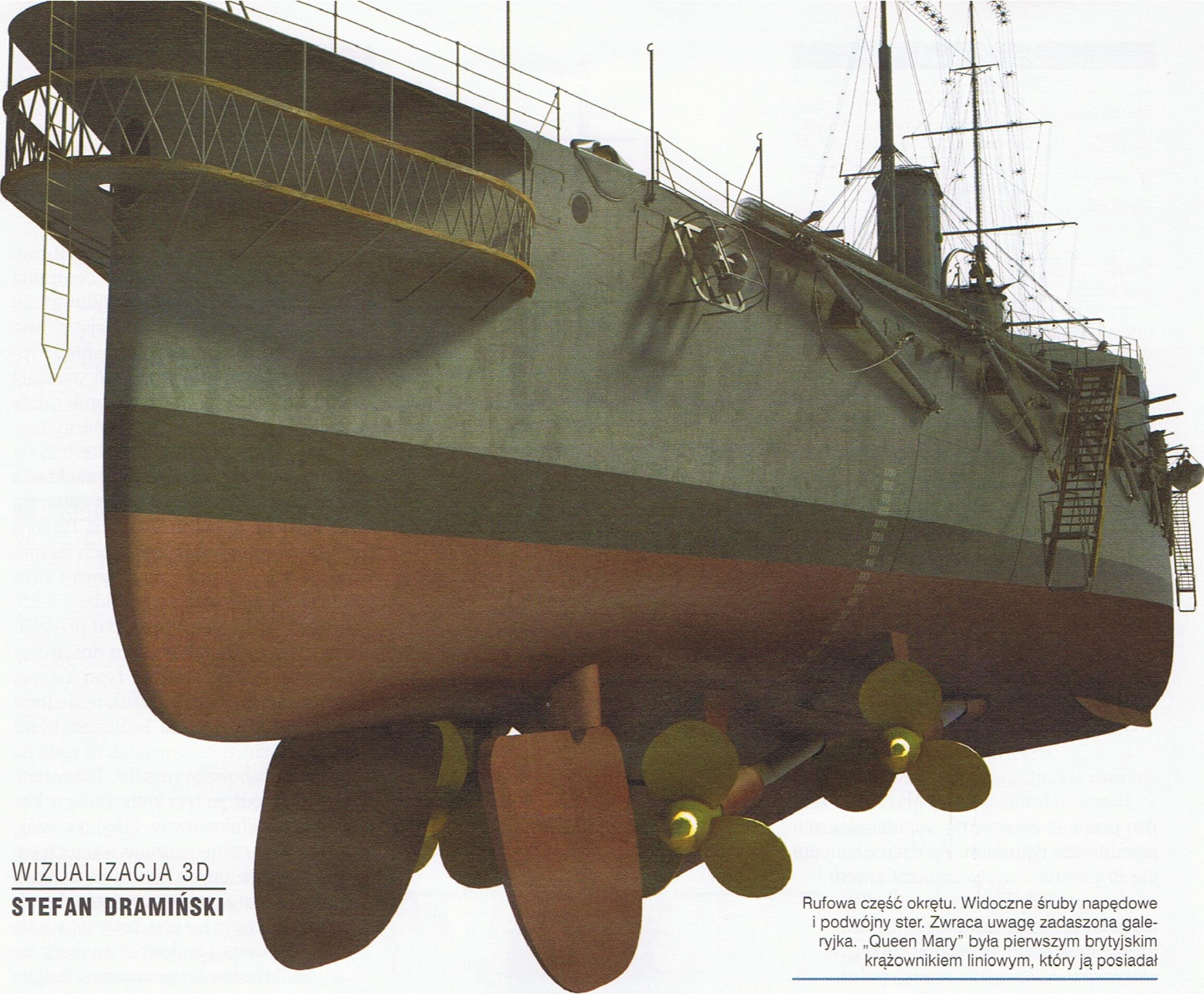
„Queen Mary” posiadała dwie 19-metrowe maszynownie oddzielone centralną grodzią. W każdej z nich znajdował się zestaw turbin Parsons napędzający dwie śruby napędowe po danej stronie. Projektowana łączna moc urządzeń wynosiła 75 000 KM, chociaż w czasie prób udało się osiągnąć aż 83 000 KM. Obroty turbiny były przekazywane bezpośrednio na wał śrubowy, bez pośrednictwa przekładni redukcyjnej. „Queen Mary” była ostatnim krążownikiem liniowym z turbiną Parsons tego typu. W późniejszych okrętach montowano efektywniejsze turbiny Brown-Curtis lub turbiny Parsons z przekładnią.

Osobny 15-metrowy przedział przeznaczony był dla skraplaczy. Parę dostarczały 42 kotły szerokorurkowe typu Yarrow, rozmieszczone po sześć sztuk w siedmiu kotłowniach. Kotłownia nr 1 (długość 10 m) znajdowała się w osi symetrii okrętu na wysokości dziobowego masztu. Ustawiono w niej dwa rzędy po trzy kotły. Dalej w kierunku rufy kadłub poszerzał się i pozostałe sześć kotłowni rozmieszczono w trzech parach oddzielonych centralną grodzią.

W każdym z pomieszczeń znajdowały się trzy rzędy po dwa kotły (w sumie 16 m). Cztery kotłownie znalazły się w rejonie pomiędzy pierwszym i drugim kominem, natomiast ostatnie dwa za barbetą wieży „Q”. Aby uchronić drugi i trzeci komin przed niszczącym działaniem podmuchu wystrzałów z tej wieży, ustawiono na pokładzie specjalne pionowe osłony z blachy.

Widok od rufy.
Dobrze widoczne
rozłożone sieci
przeciwtorpedowe





WIZUALIZACJA 3D
STEFAN DRAMIŃSKI

Rufowa część okrętu. Widoczne śruby napędowe i podwójny ster. Zwraca uwagę zadaszona gale-ryjka. „Queen Mary” była pierwszym brytyjskim krążownikiem liniowym, który ją posiadał

Wypożażenie

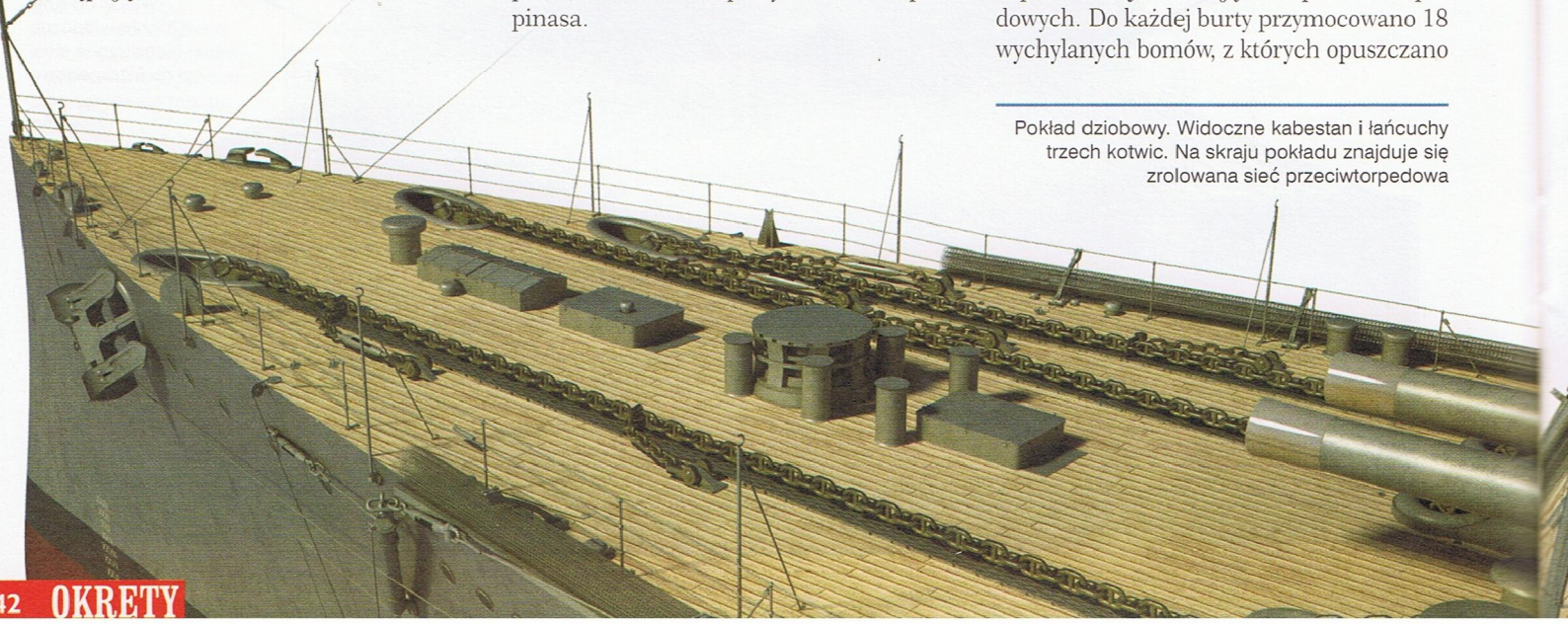
Oświetlenie w warunkach słabej widoczności zapewniało 16 reflektorów 24-calowych, umieszczonych parami na wspólnych podstawach. Osiem takich zestawów znajdowało się na platformach dziobowej i rufowej nadbudówki. Na pokładzie znalazło się sporo miejsca dla łodzi komunikacyjnych. Ich rozmieszczenie było następujące:

- na żurawikach po obu burtach na wysokości pierwszego kominu: dwa kutry 32-stopowe;
- na platformie pomiędzy pierwszym i drugim kominem: 2 kutry 32-stopowe, kuter 30-stopowy, 2 whalery 27-stopowe, 2 gigi 30-stopowe, 16-stopowa dinghy oraz tratwa z drewna balsy;
- na pokładzie głównym w obrębie rufowej nadbudówki: 2 parowe pinasy 50-stopowe, barkas 42-stopowy oraz 36-stopowa pinasa.

Do obsługi łodzi służyły trzy bomby: główny przymocowany do rufowego masztu oraz dwa mniejsze umieszczone symetrycznie po bokach dziobowej platformy łodziowej. Zapasy węgla ładowano do luków rozmieszczonych gęsto na pokładzie głównym. Służyły do tego cztery bomby zamontowane w okolicach dwóch tylnych kominów.

Podobnie jak większość ciężkich okrętów tamtych czasów, „Queen Mary” wyposażono w pokładową instalację sieci przeciwtorpedowych. Do każdej burty przymocowano 18 wychyłanych bomów, z których opuszczano

Pokład dziobowy. Widoczne kabestan i łańcuchy trzech kotwic. Na skraju pokładu znajduje się zrolowana sieć przeciwtorpedowa

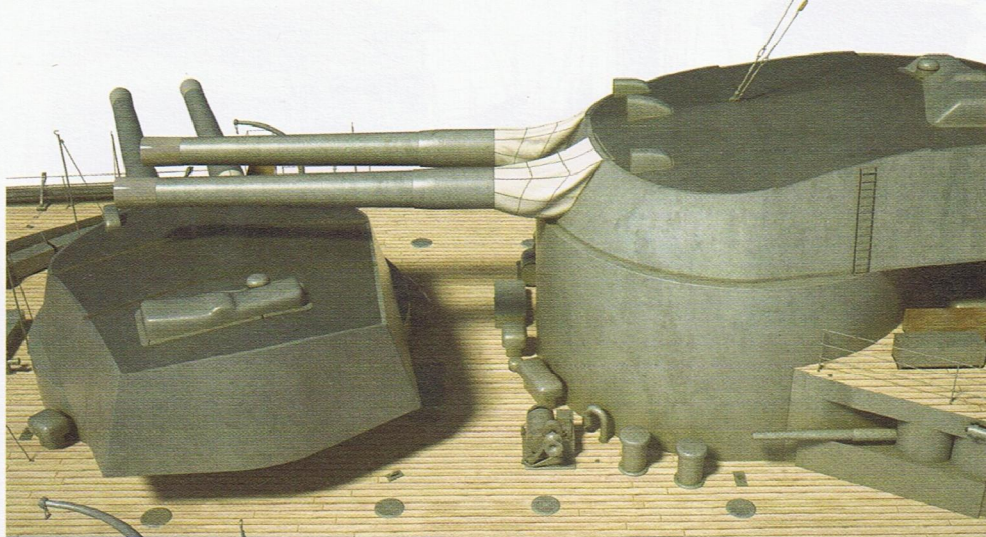


siec ze stalowych kółek. Taka zaporą miała powodować przedwczesną eksplozję głowic torped w bezpiecznej odległości od kadłuba okrętu. W czasie, gdy sieć była nieużywana, zwijano ją w zwój leżący na skraju pokładu, a bomby ustawiano wzdłuż burt. Ze względu na kłopotliwą obsługę i ograniczoną skuteczność takiej sieci zaczęto demontować z pokładów okrętów pod koniec I wojny światowej. „Queen Mary” posiadała je jednak do końca swojej służby.

Modyfikacje przeprowadzone na krążowniku w czasie służby nie były zbyt duże. Poza wspomnianymi zmianami w uzbrojeniu, przed bitwą jutlandzką skrócono maszt dziobowy i zmieniono jego budowę na trójnożny, dodając na nim jednocześnie platformę dalecełownika artylerii głównej. Na nadbudówce rufowej, tuż przed centralą kierowania ogniem torpedowym, ustawiono platformę obserwacyjną.

Historia operacyjna

Uroczystość położenia stępki pod krążownik liniowy HMS „Queen Mary” miała miejsce w dniu 6 marca¹ 1911 roku w stocznicy Palmers Shipbuilding and Engineering Co. Ltd w Greenock. Wodowanie kadłuba okrętu odbyło się dnia 20 marca 1912 roku. Kadłub zacumowano przy nabrzeżu wyposażeniowym, gdzie trwała dalsza budowa, instalacja uzbrojenia oraz montaż nadbudówek i masztów okrętu. Dostawcą urządzeń układu napędowego były zakłady Johna Browna z Clydebank. W maju 1913 roku niemal ukończona „Qu-



Wieża „A” i „B” artylerii głównej. Na dachach widoczne osłony instrumentów optycznych

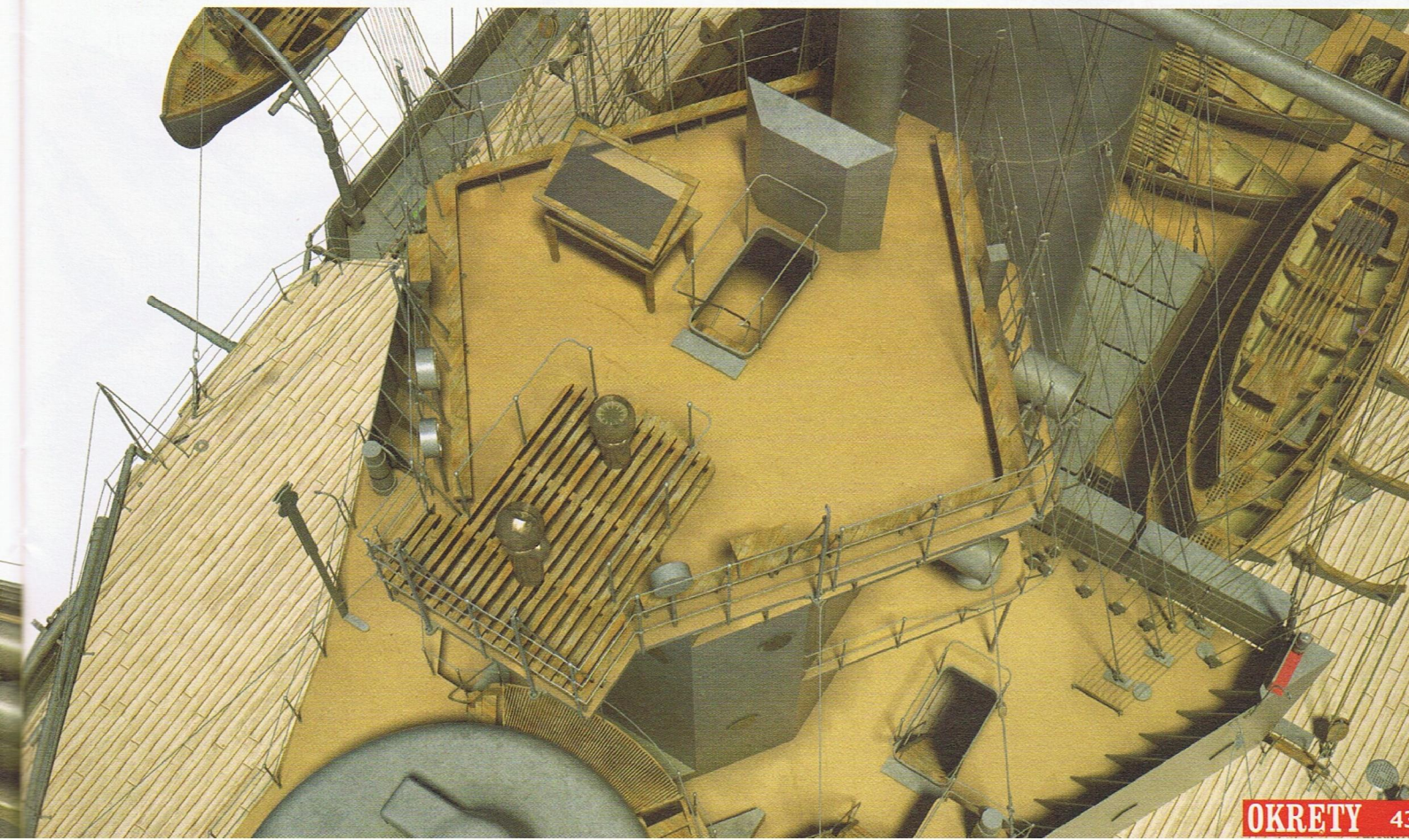
een Mary” była gotowa do przeprowadzenia pierwszych prób morskich, które trwały do sierpnia 1913 roku. W międzyczasie obowiązki pierwszego dowódcy okrętu objął komandor William Reginald Hall z dniem 1 lipca 1913 roku. W czasie przeprowadzanych prób prędkości na mili pomiarowej „Queen Mary” osiągnęła prędkość 28,17 węzła przy mocy 83 003 KM.

Po zakończeniu okresu prób i doposażeniu okrętu oraz usunięciu drobnych usterek, ceremonia przekazania do służby nowego krążownika liniowego odbyła się w dniu 4 września 1913 roku w bazie Royal Navy w Portsmouth. W tym dniu okręt opuścił stocznice i formalnie wszedł w skład Royal Navy otrzymując przydział do 1. Eskadry Krążowników Liniowych (1stBCS – First Battlecruiser Squadron) Home Fleet.

Dopiero po wybuchu I wojny światowej w sierpniu 1914 roku „Queen Mary” wraz z całą 1. Eskadrą weszła w skład utworzonej krótko przed wojną Grand Fleet grupującej najlepsze i najnowsze brytyjskie okręty liniowe.

Pierwsze działania operacyjne Grand Fleet rozpoczęła już z początkiem sierpnia 1914 roku wypełniając zadania, dla jakich sformowano Grand Fleet, a więc przede wszystkim ochrony żegluga na wodach Morza Północnego i panowania na tychże akwenach w obawie przed realnym zagrożeniem ze strony potężnej floty kaiserowskich Niemiec. Dla „Queen Mary”, a szczególnie jej artylerzystów prawdziwym chrztem bojowym była pierwsza poważna bitwa morska stoczona na wodach w pobliżu Helgolandu z okrętami Kaiserliche Marine.

Nadbudówka dziobowa, widok z góry. U dołu widać opancerzone główne stanowisko dowodzenia z dalmierzem 9-stopowym na dachu. Na najwyższej platformie nadbudówki zamontowane są kompasy oraz stół na mapy





Nadbudówka dziobowa, widok z prawej burty. Za nią widoczny najmniejszy dziobowy komin, odprowadzający spaliny z kotłowni nr 1, 2 i 3

Eskadra krążowników liniowych, dowiedziona przez wiceadmirała Beatty'ego, wyruszyła w morze na ratunek lekkim siłom morskim Royal Navy dowodzonym przez komandora Tyrwhitta, operującym w pobliżu podejścia do głównych baz niemieckiej floty – Wilhelmshaven, Bremerhaven i Cuxhaven. Tam, lekkie siły złożone z 8 krążow-

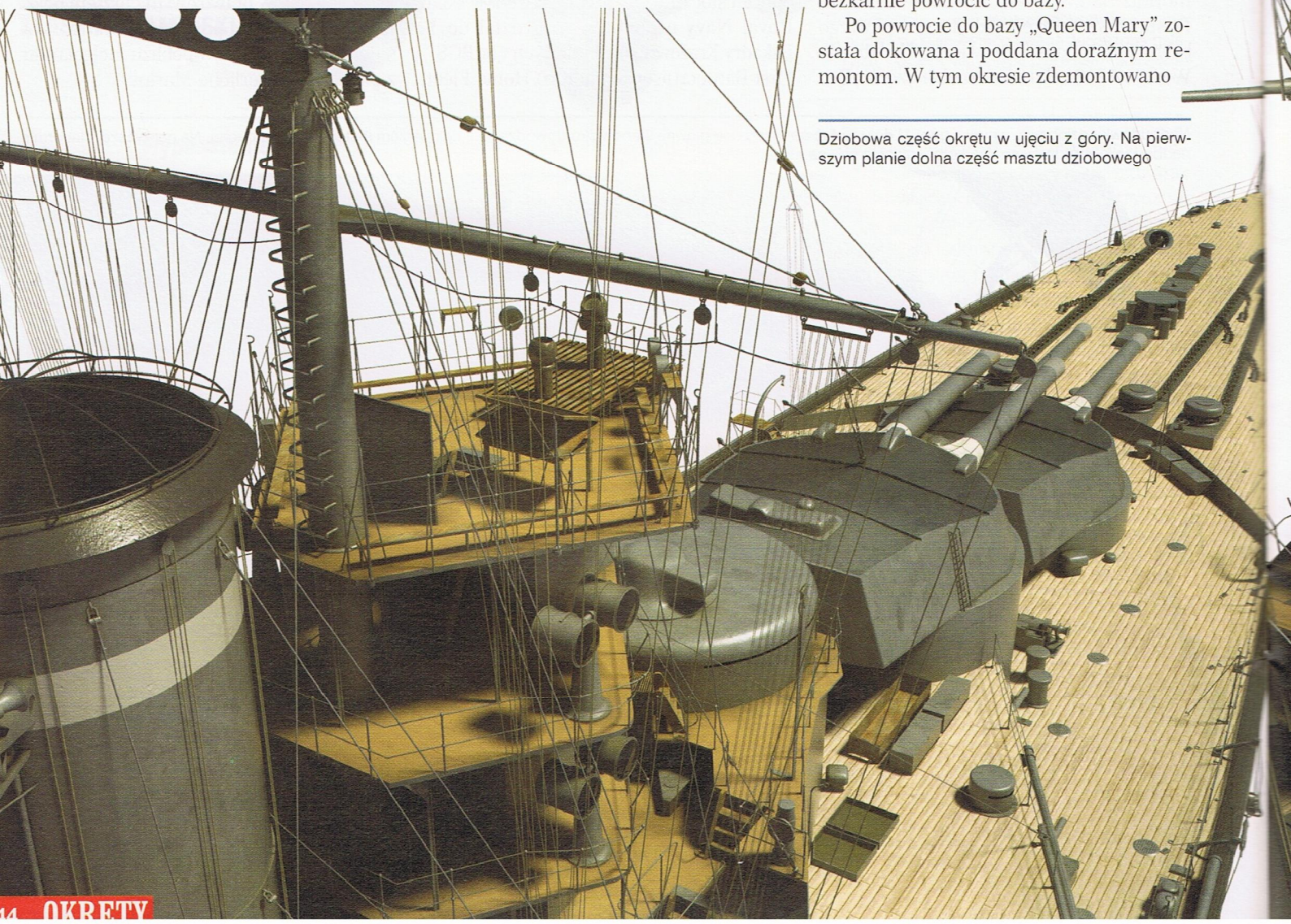
ników i 2 flotylli niszczycieli znalazły się w poważnych opalach zaatakowane przez liczniejsze okręty niemieckie. Choć okręty niemieckie miały przewagę ilościową, nie było w ich składzie ciężkich okrętów, dlatego też zespół Beatty'ego miał ułatwione zadanie. Starcie zakończyło się zdecydowanym zwycięstwem Royal Navy. Brytyjczycy mieli

jeden lekki krążownik uszkodzony (HMS „Arethusa”) i w sumie 35 zabitych, podczas gdy Niemcy stracili w tej potyczce 712 osób a kolejnych 336 wzięto do niewoli. Zatopiono także lekkie krążowniki niemieckie SMS „Mainz”, SMS „Cöln” i SMS „Ariadne”. Artylerzyści „Queen Mary”, która znajdowała się na trzecim miejscu w szyku okrętów Beatty'ego, za flagowym HMS „Lion” i drugim okrętem HMS „Princess Royal” walnie przyczynili się do zatopienia krążownika niemieckiego „Ariadne”.

W dniu 13 października nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy okrętu. Nowym dowódcą krążownika „Queen Mary” w miejsce komandora Halla mianowany został komandor Cecil I. Prowse. W grudniu eskadra wiceadmirała Beatty'ego miała po raz drugi okazję do starcia z okrętami niemieckimi. W dniu 16 grudnia 1914 roku zespół krążowników liniowych 1. Grupy Rozpoznawczej dowodzonej przez kontradmirała Franza von Hippera podpiął pod brzozy brytyjskie hrabstwa Yorkshire i przeprowadził ostrzał artyleryjski z dział okrętowych najcięższych kalibrów miast portowych Scarborough, Hartlepool oraz Whitby. Niestety, okazja do bitwy została zaprzepaszczone, bowiem na skutek błędów nawigacyjnych zespół Beatty'ego nie zdołał przechwycić umykających okrętów niemieckich, którym udało się bezkarnie powrócić do bazy.

Po powrocie do bazy „Queen Mary” została dokowana i poddana doraźnym remontom. W tym okresie zdemontowano

Dziobowa część okrętu w ujęciu z góry. Na pierwszym planie dolna część masztu dziobowego





Nadbudówka dziobowa. Zwraca uwagę gęszcz stalówek napinających maszt, rozpiętych anten radiowych oraz fałów flag sygnałowych

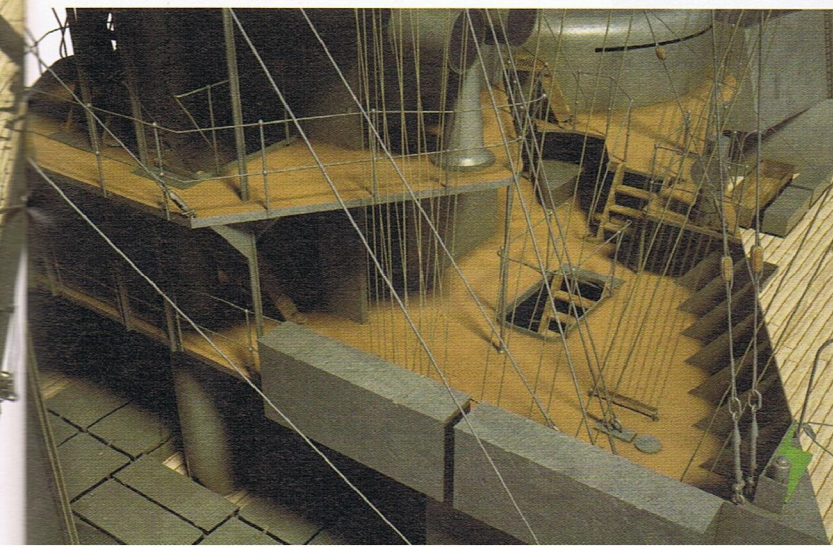
z okrętu wszystkie cztery działka salutowej Hotchkiss a na ich miejsce zainstalowano dwa działka przeciwlotnicze – jedno kalibru 76 mm L/20 cwt Mk I na łożu HA Mk II oraz 1 działko kal. 57 mm (6-funtowe) HA Mk Ic Hotchkiss.

Wspomniany remont krążownika „Queen Mary” przeprowadzany na przełomie lat 1914–1915 wyeliminował jednocześnie jednostkę ze składu Eskadry krążowników

liniowych, które w dniu 24 stycznia 1915 roku miały okazję odnieść niebywale błyskotliwy sukces na wodach Ławicy Dogger (Dogger Bank). Doszło tam do bezpośredniego starcia artyleryjskiego eskadry krążowników liniowych Hochseeflotte „Derfflinger”, „Moltke”, „Seydlitz” i „Blücher” z 1. Eskadrą wiceadmirała Beatty’ego z „Lionem” na czele oraz „Princess Royal”, „Tiger”, „New Zealand” i „Indefatiga-

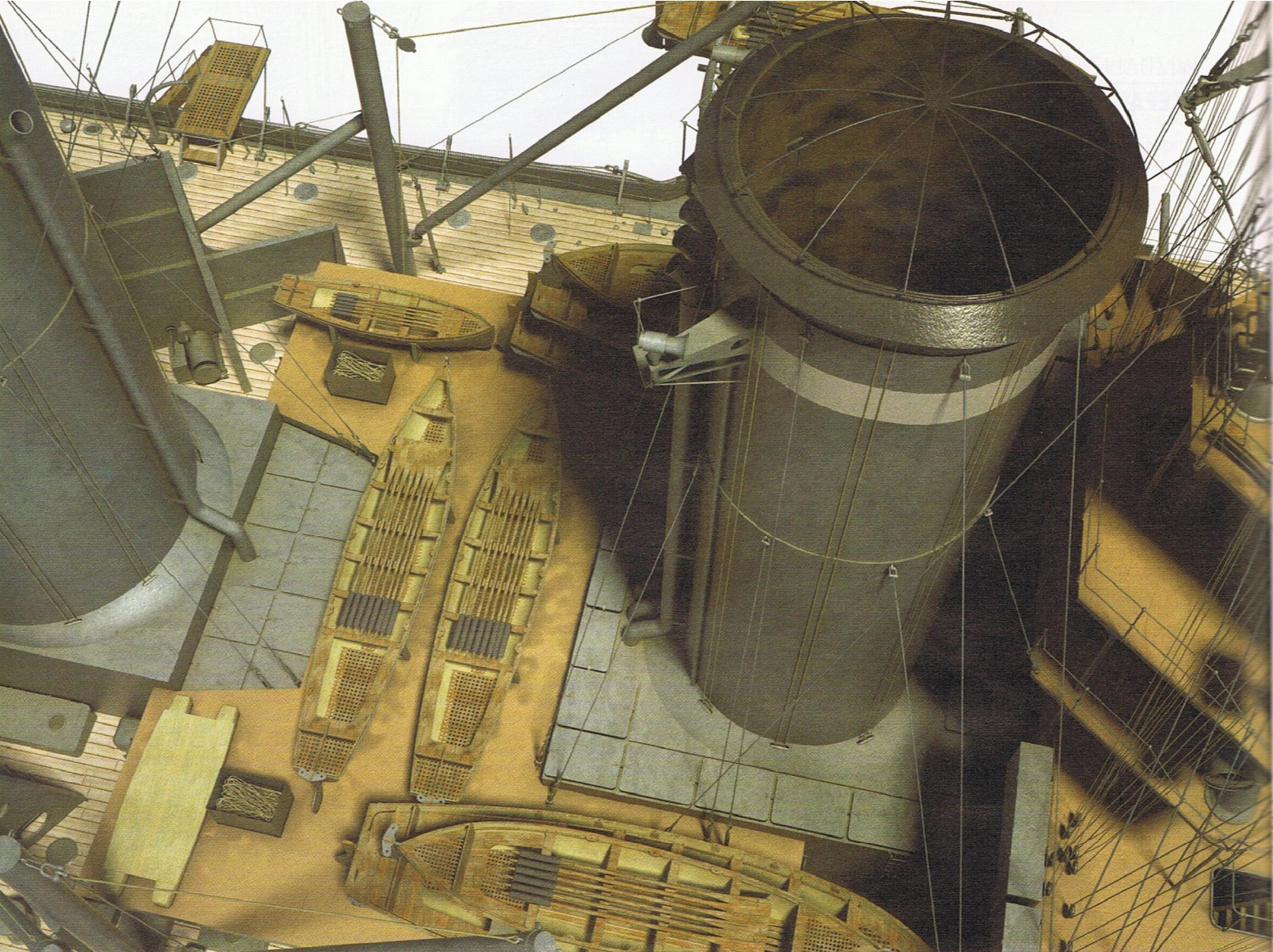
ble”. Pojedynek artyleryjski zakończył się przegraną grupy okrętów kontradmirała Hippera. „Derfflinger” został uszkodzony jednym trafieniem pociskiem kal. 343 mm, krążownik „Seydlitz” trzema trafieniami a „Blücher” został zatopiony. Po stronie brytyjskiej uszkodzony został flagowiec Beatty’ego – krążownik liniowy „Lion”. Można snuć przypuszczenia, że ewentualny udział „Queen Mary” w bitwie na Dogger Bank

Dolna część nadbudówki dziobowej. W prostokątnych pojemnikach chowano flagi sygnałowe. Nieco niżej, u podnóża komina widać osłonięte pokrywami wentylatory dziobowych kotłowni



Platformy nadbudówki dziobowej z dwoma parami reflektorów 24-calowych





Dziobowy pokład łodziowy. Nie było go w pierwotnym projekcie; na jego montaż zdecydowano się w czasie budowy okrętu

Inne ujęcie tego samego rejonu. Na pierwszym planie widać bom do obsługi łodzi. Podstawy widoczne na głównym pokładzie służyły do przechowywania łodzi w warunkach bojowych

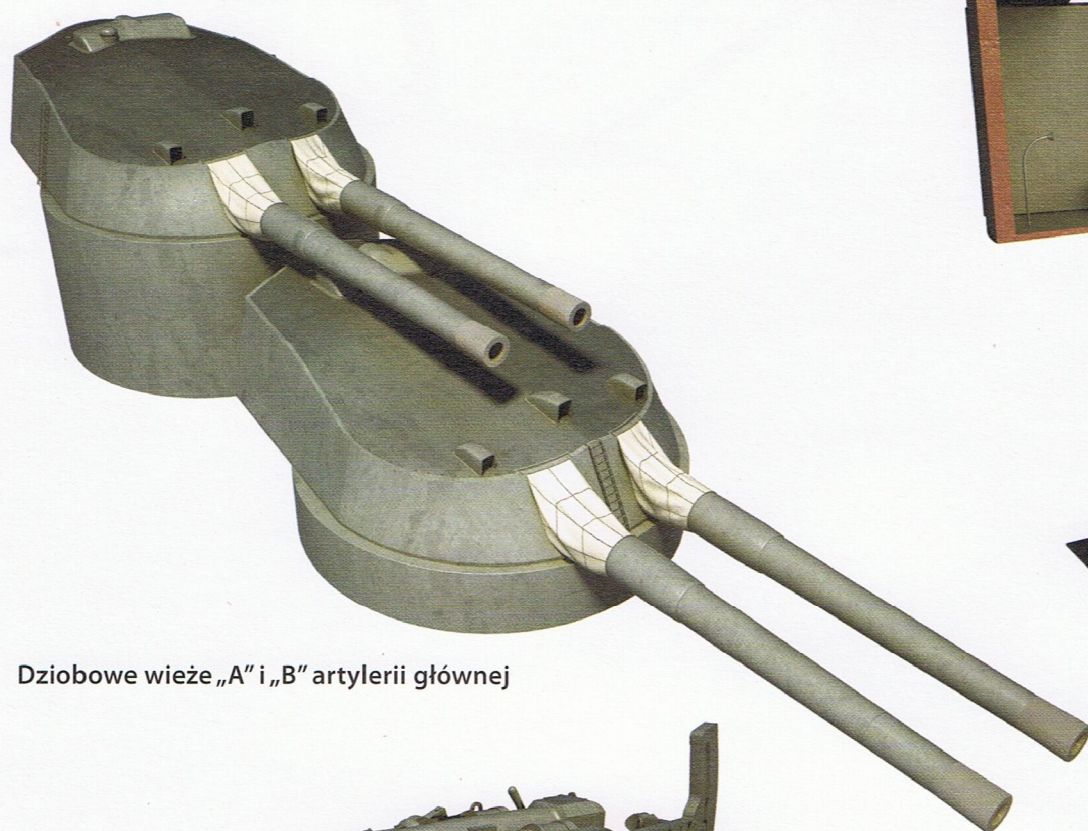


przyczyniłby się do jeszcze większych strat niemieckich, bowiem w całej Grand Fleet znane były doskonale wyniki w strzelaniu artylerzystów krążownika „Queen Mary”.

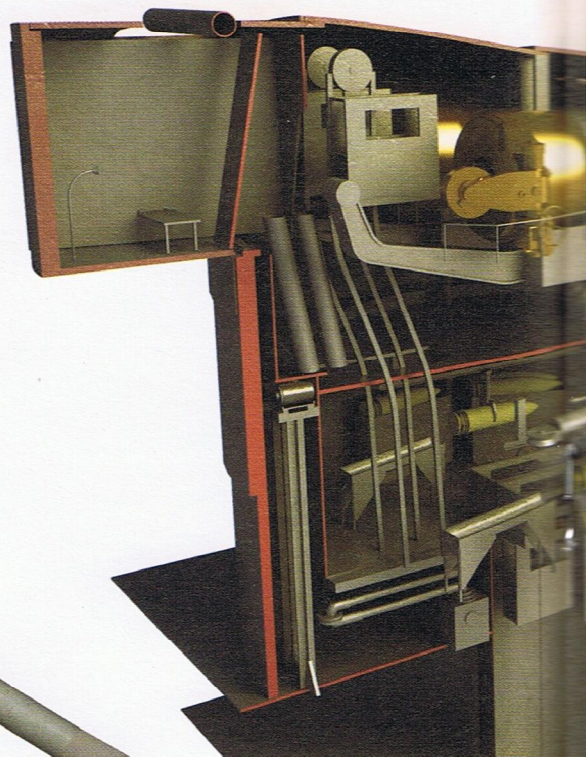
Przegrana bitwa na Ławicy Dogger miała takie konsekwencje, że dowództwo Hochseeflotte nie pałało chęcią wysyłania wielkich okrętów liniowych na Morze Północne czy na akweny opanowane przez okręty Grand Fleet. Wynikało to z wielkich obaw przed starciem z potężną brytyjską armadą liniową, która mogłaby się zakończyć utratą tak cennych dla Niemiec nowoczesnych pancerników i krążowników liniowych. Inicjatywę przejęły więc U-Booty, które zaczęły odnosić coraz większe sukcesy.

Tymczasem dziesiątki pancerników i krążowników liniowych Grand Fleet zmuszonych zostało do swoistej bezczynności przez cały rok 1915. Bezczynności urozmaicanej jednie organizowaniem manewrów floty oraz ćwiczeń artyleryjskich, podczas których artylerzyści z „Queen Mary” niejednokrotnie pokazywali się z jak najlepszej strony stawiając niebawem swój okręt na pierwszym miejscu najcelniejszych okrętów liniowych Grand Fleet.

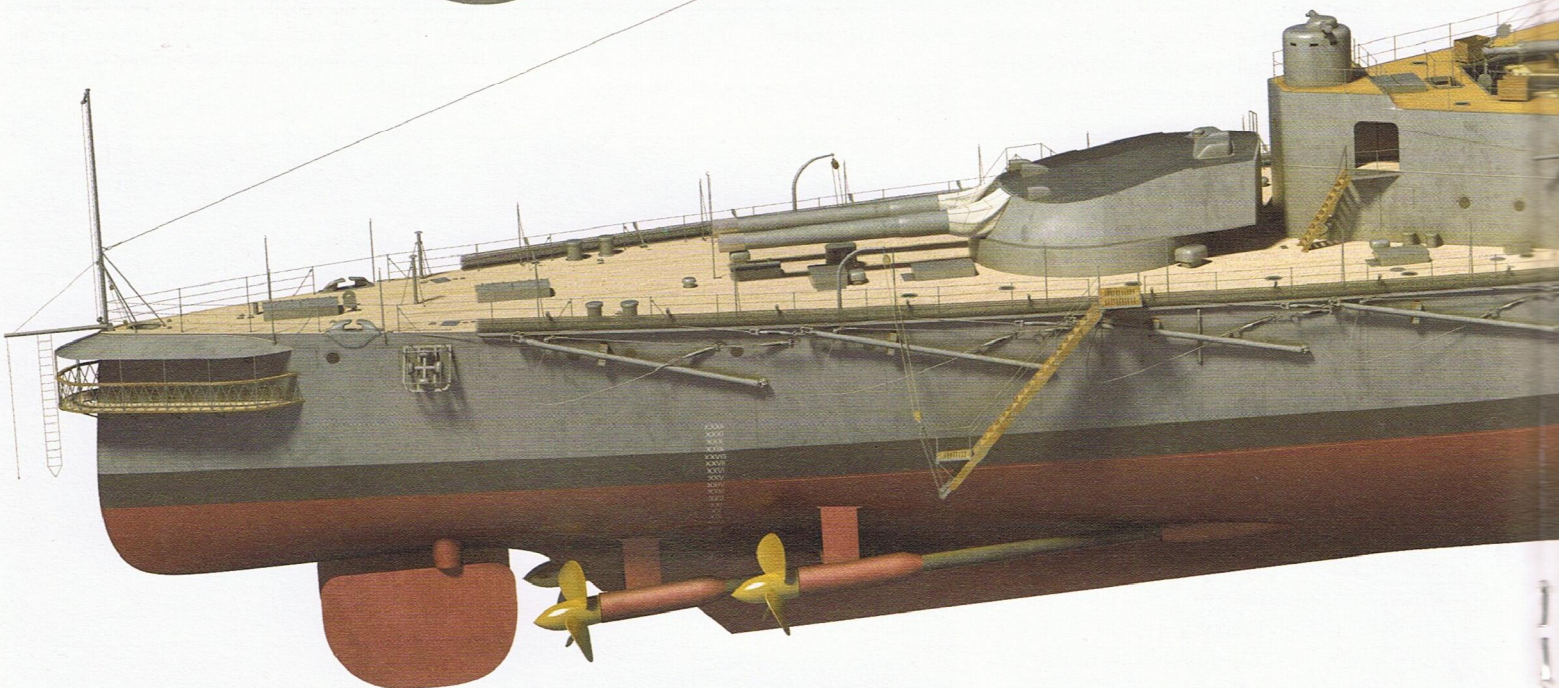
Na początku 1916 roku okręt poddał kolejnej modyfikacji, polegającej na zmianie budowy masztu dziobowego na trójnożny. Modyfikacja ta miała wpływ na



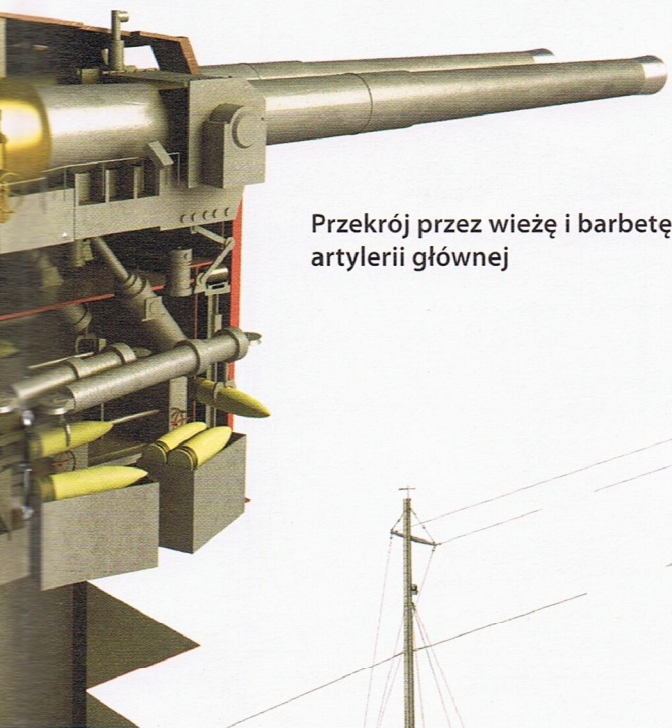
Dziobowe wieże „A” i „B” artylerii głównej



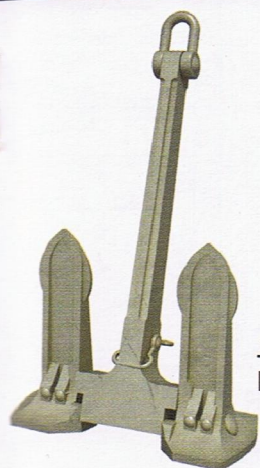
Salutowe działo
3-funtowe produkcji
Hotchkissa



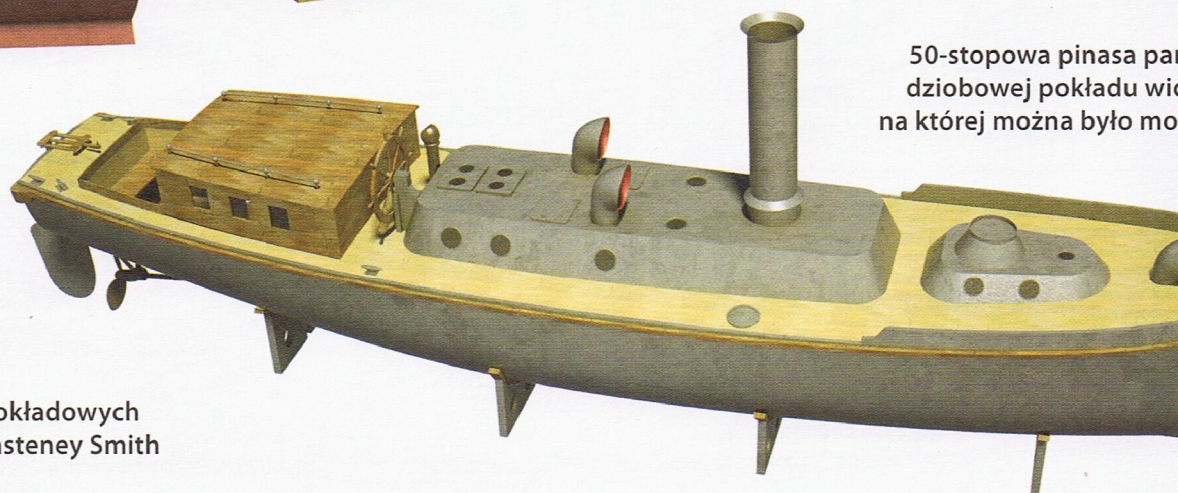
HMS „Queen Mary”, 1914 rok. Część burty na śródokręciu została odcięta ukazując wnętrze kadłuba: komory amunicji i ładunków miotających pod barbetą wieży „Q”, wszystkie siedem kotłowni z przewodami odprowadzającymi spaliny do kominów oraz ładownie węglowe znajdujące się przy burcie nad kotłowniami



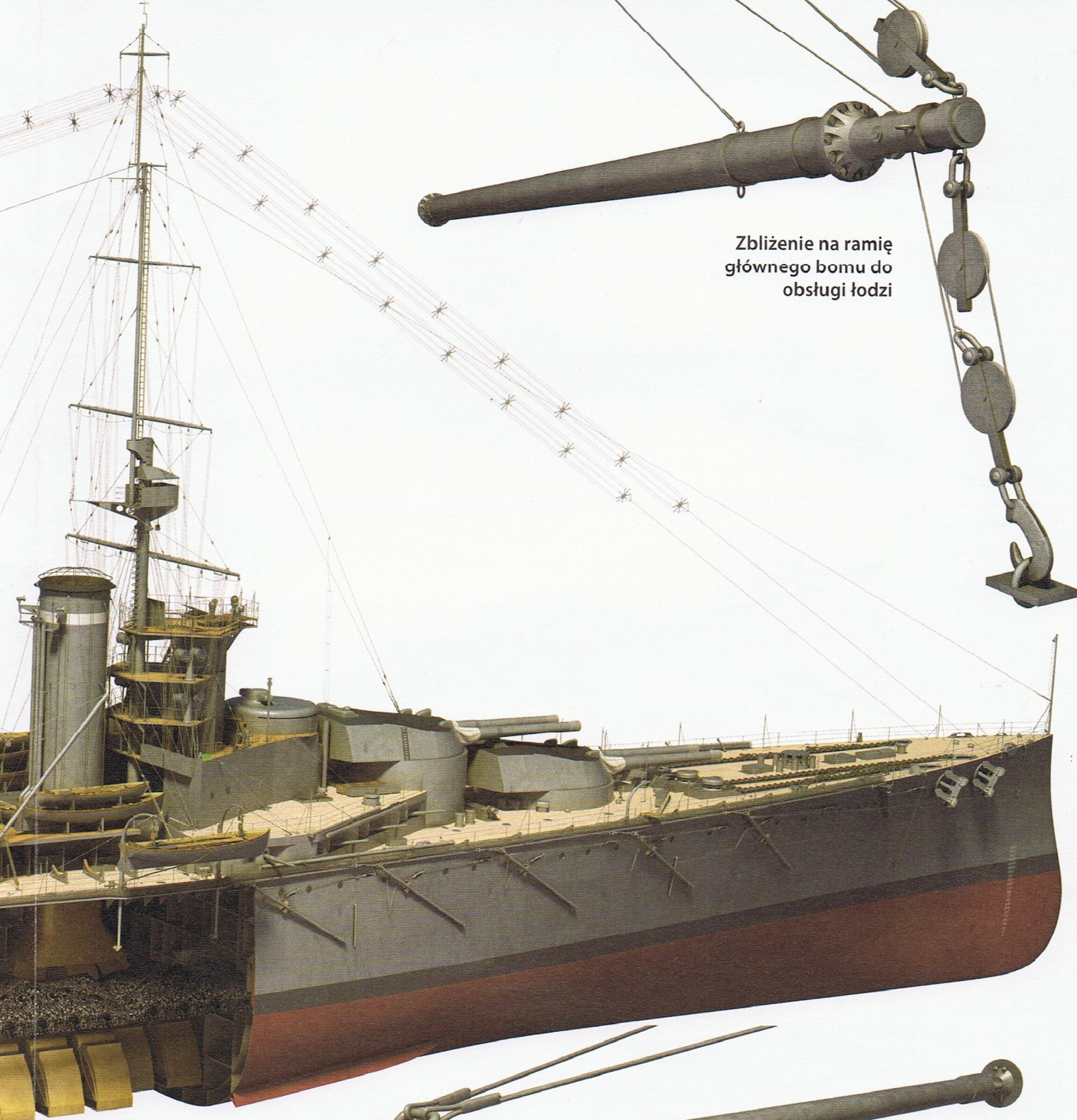
Przekrój przez wieżę i barbetę
artylerii głównej



Jedna z pokładowych
kotwic Wasteney Smith



50-stopowa pinasa par
dziobowej pokładu wie
na której można było mo



Zbliżenie na ramię
głównego bomu do
obsługi łodzi

parowa. W części
widać podstawę,
montować działo

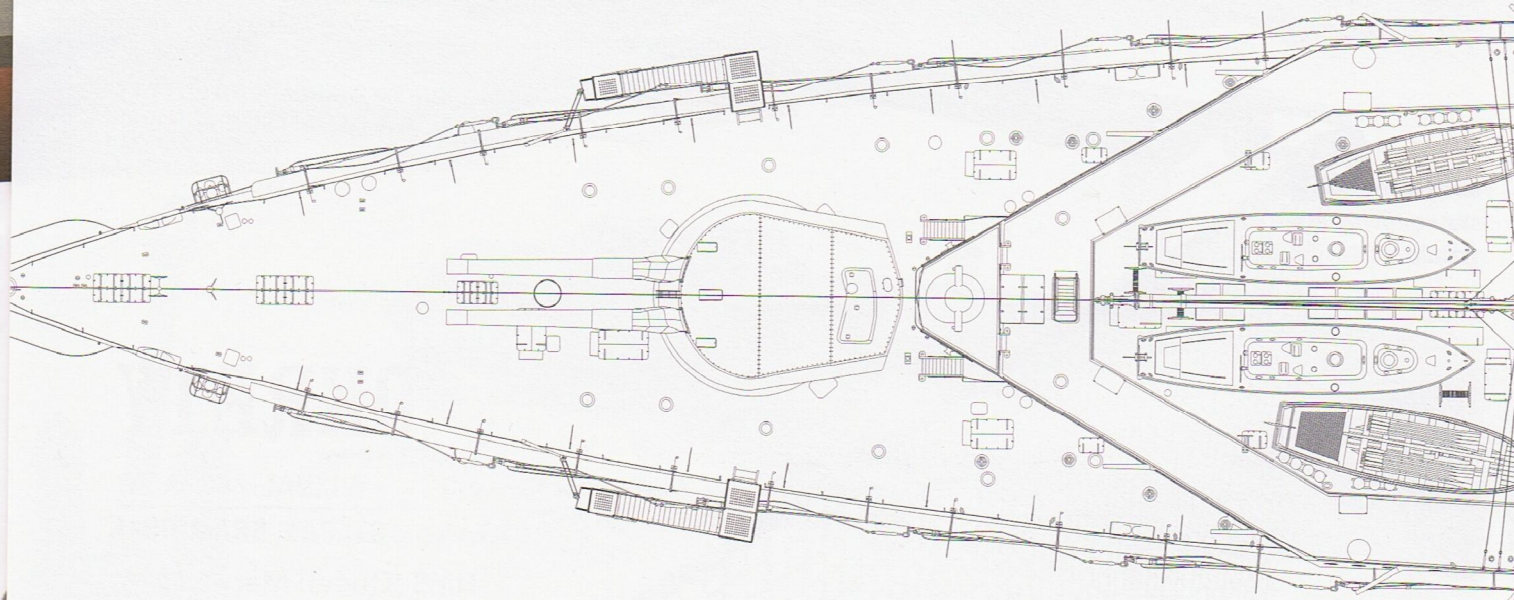
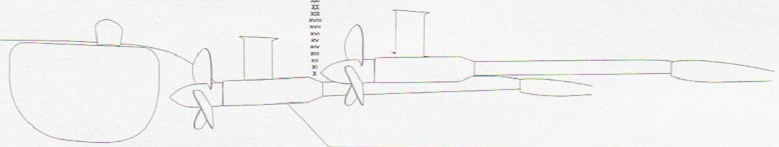
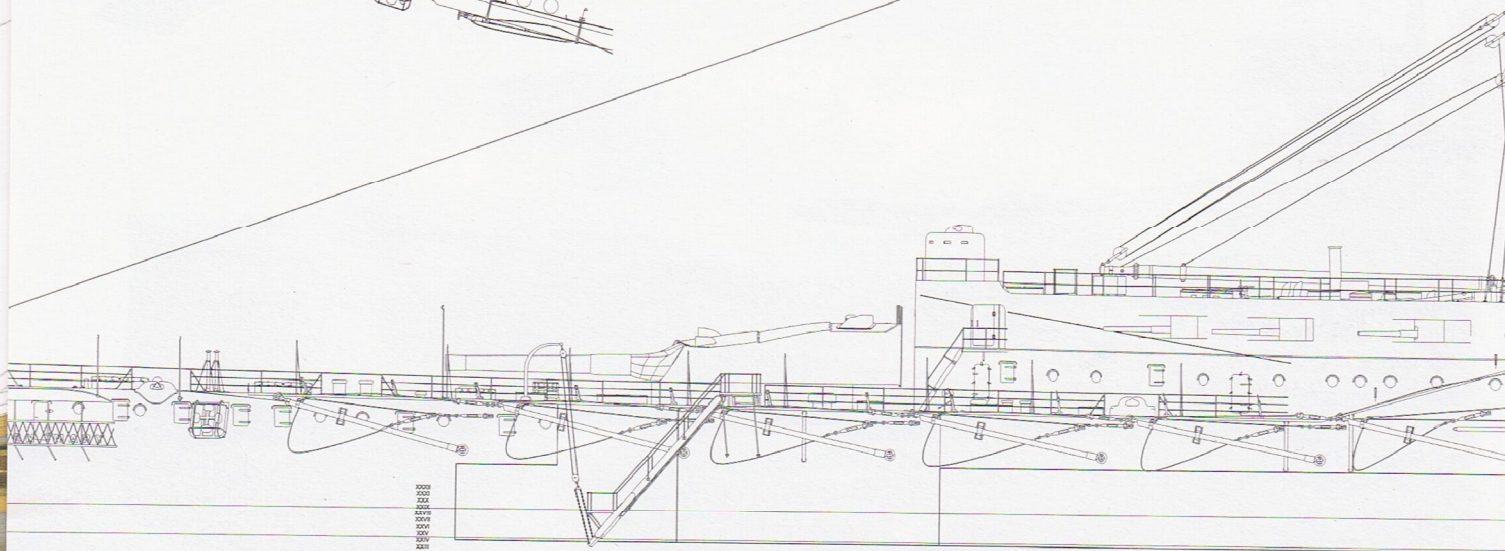
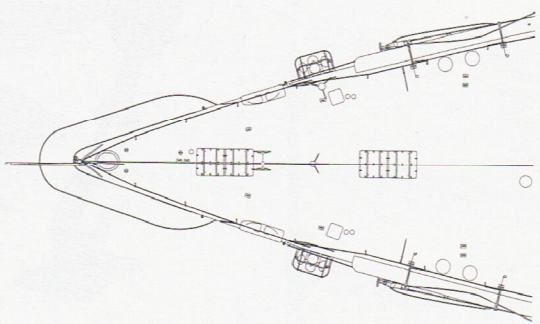
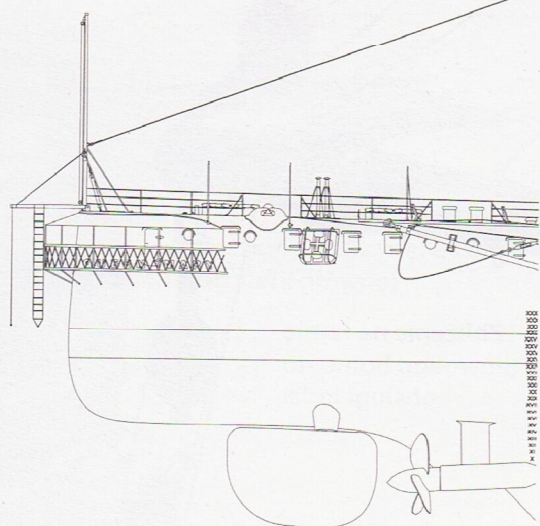


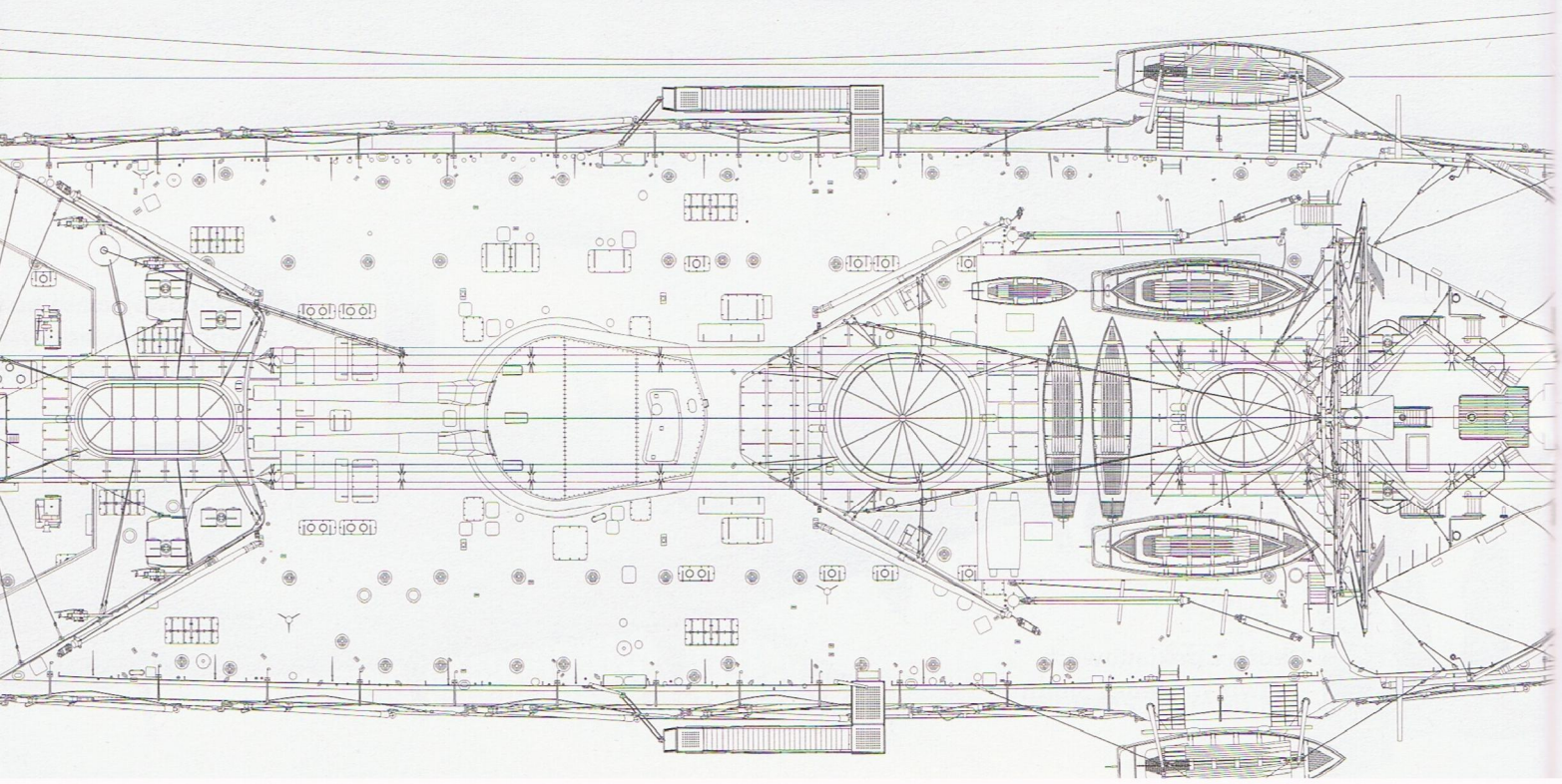
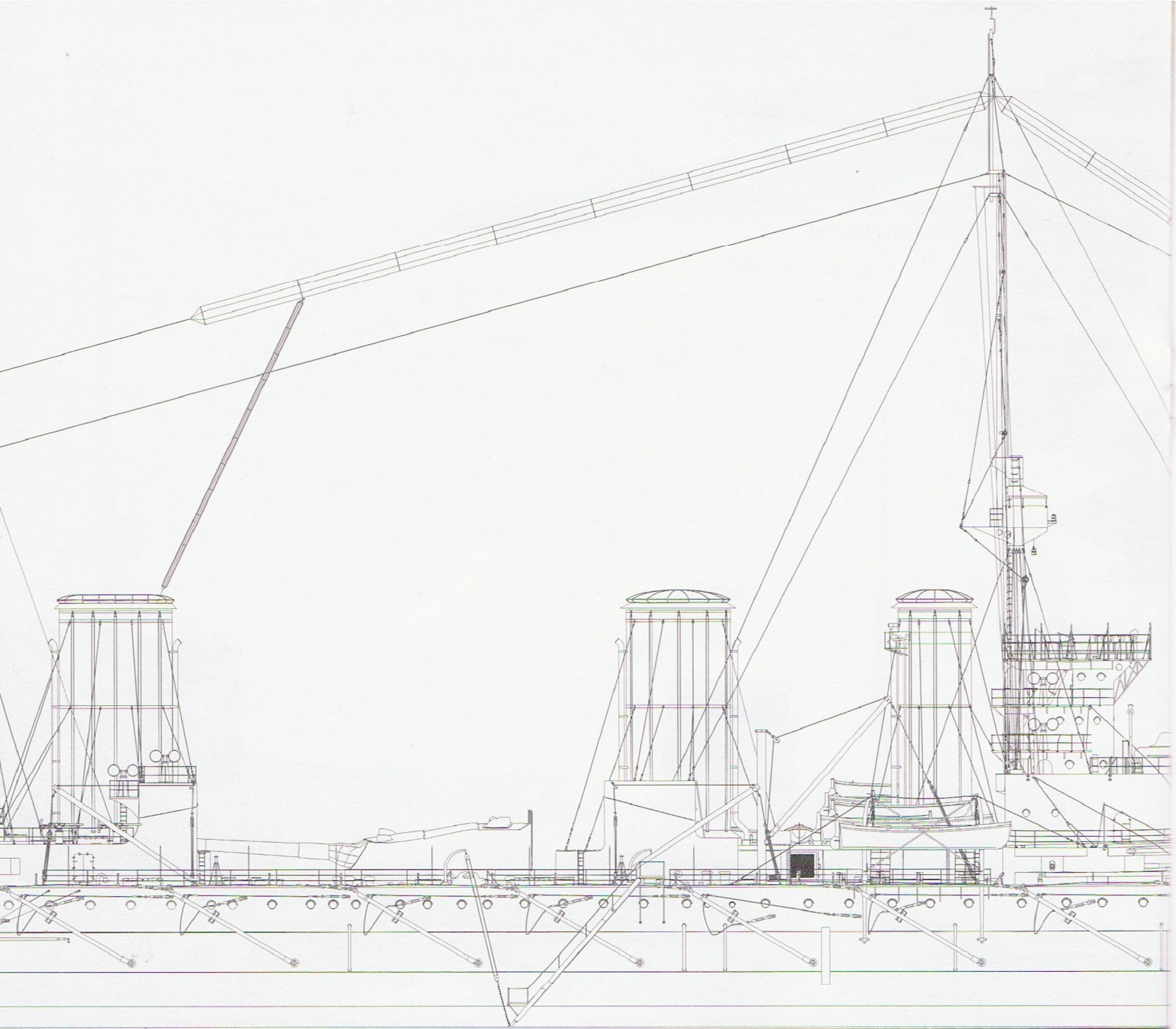
Zbliżenie na fragment rozłożonej
sieci przeciwtorpedowej

OKRETY

WIZUALIZACJA 3D
STEFAN DRAMIŃSKI

HMS „Queen Mary”, 1914



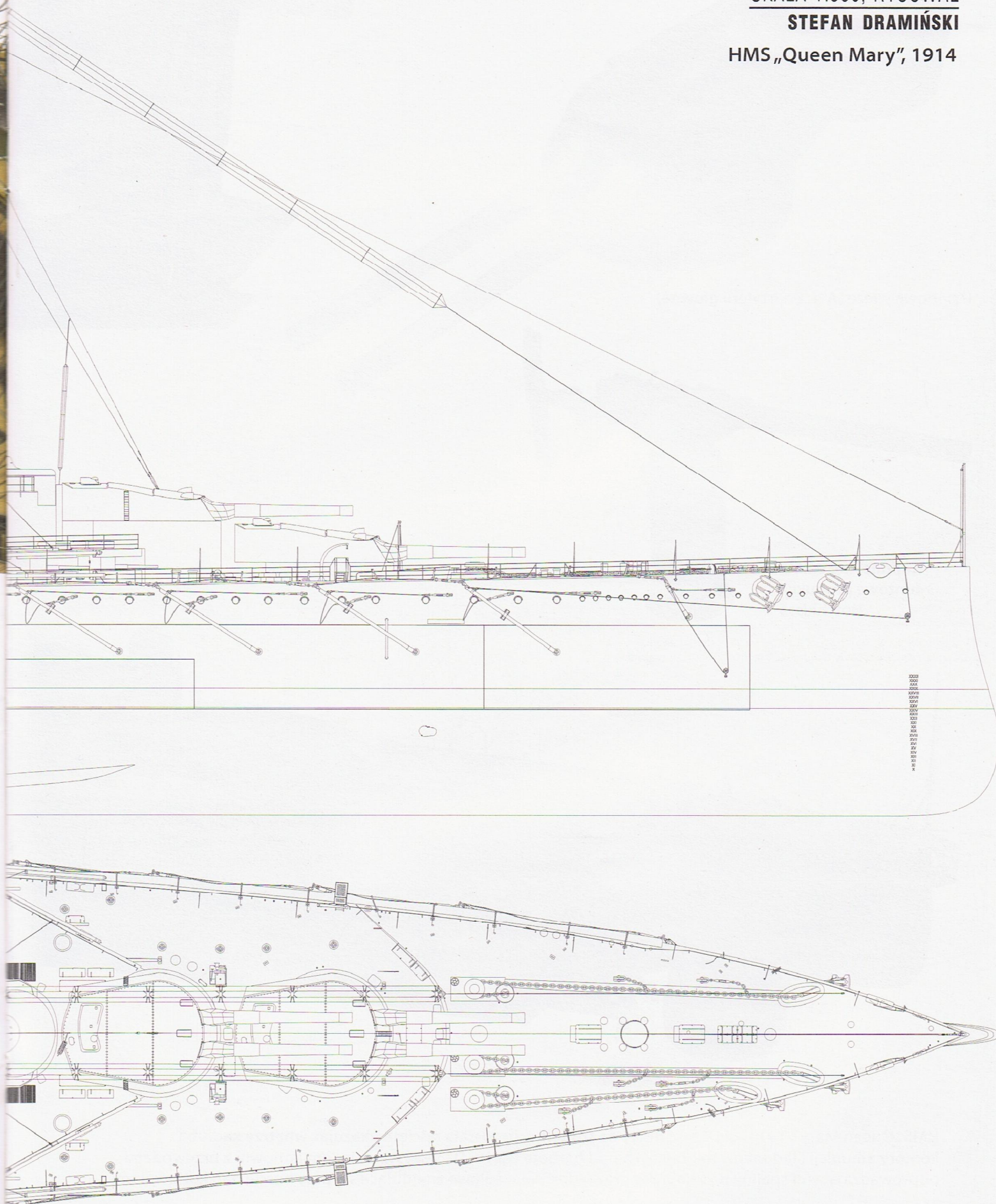


OKRETY

SKALA 1:350, RYSOWAŁ

STEFAN DRAMIŃSKI

HMS „Queen Mary”, 1914



zwiększenie odporności na uszkodzenia całej struktury wieży dowodzenia oraz świeżo dodanego stanowiska kierowania artylerią na szczycie masztu.

Początek roku 1916 nie przyniósł żadnych zmian na europejskim teatrze wojny morskiej prowadzonej bardzo ostrożnie i głównie przy użyciu niewielkich sił lekkich. Niekwestionowane panowanie brytyjskiej floty na morzach i coraz mocniej dająca się we znaki morska blokada Niemiec zmusiła dowództwo Hochseeflotte do podjęcia przeciwdziałania i znalezienia sposobu na osłabienie morskich sił Wielkiej Brytanii. W tym celu opracowano plan rozmieszczenia licznych U-Bootów na podejściach do baz brytyjskich, skąd miały być wywabione w morze największe okręty Grand Fleet. Eskadra niemieckich krążowników liniowych dowodzona przez Hippera miała za zadanie wywabienia eskadry krążowników Beatty'ego i markując ucieczkę miała podprowadzić krążowniki liniowe pod ostrzał głównych sił Hochseeflotte, czyli pancerników wiceadmirała Scheera. To miało zapewnić zniszczenie brytyjskich krążowników liniowych.

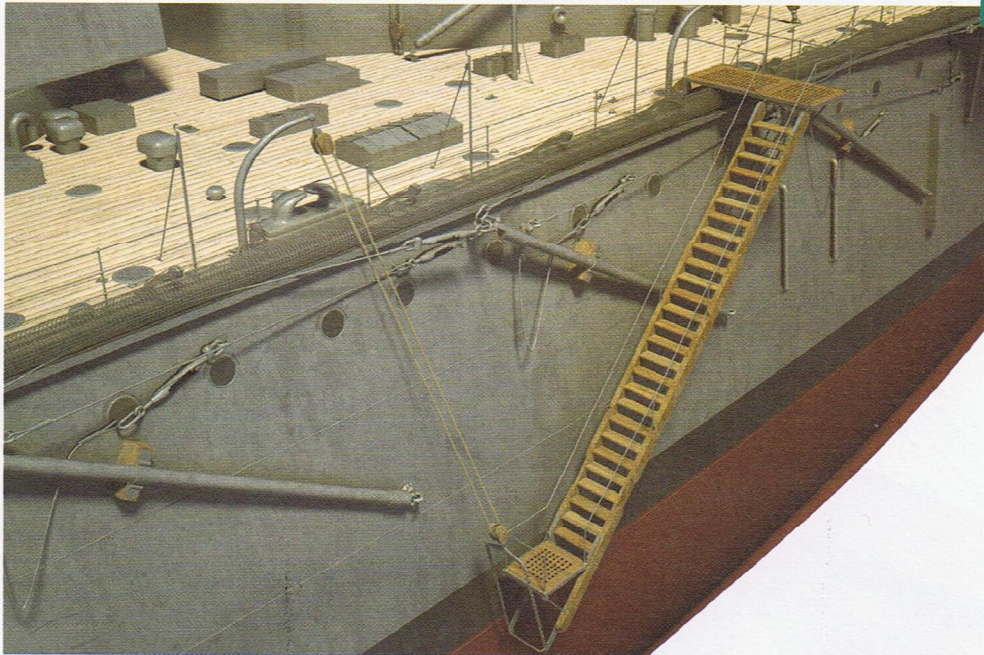
Plan został jednak odkryty przez wywiad brytyjski i zanim w morze wyruszyły w dniu 30 maja okręty Hippera, Brytyjczycy zrobili to wcześniej wysyłając na morze z bazy w Scapa Flow trzon Grand Fleet złożony z 24 pancerników i 3 krążowników liniowych (pod dowództwem kontradmirała Hooda znajdowały się: „Invincible”, „Inflexible” oraz „Indomitable”) pod wspólnym dowództwem admirała Jellicoe. Grand Fleet miała najpierw spotkać się z dwoma zespołami okrętów liniowych dowodzonych przez Beatty'ego. Były to 4 najnowocześniejsze wówczas, szybkie pancerniki typu „Queen Elizabeth” jako 5. Eskadra Krążowników Liniowych dowodzona przez kontradmirała Evan-Thomasa, 1. Eskadra Krążowników Liniowych z „Princess Royal”, „Queen Mary”, i „Tigerem” oraz 2. Eskadra Krążowników Liniowych z krążownikami „New Zealand” i „Indefatigable”. Całością dowodził wiceadmirał Beatty z pokładu flagowego krążownika „Lion”.

Połączone zespoły Grand Fleet miały oczekiwać i zaskoczyć przeciwnika w odległości około 90 Mm na zachód od Cieśniny Skagerrak u wybrzeży Półwyspu Jutlandzkiego. Niemcy nie spodziewali się takiego obrotu spraw, nie dążyli także do generalnego starcia całej Hochseeflotte z Grand Fleet mając pełną świadomość zdecydowanej przewagi Brytyjczyków. Grand Fleet dysponowała 28 pancernikami i 9 krążownikami liniowymi, podczas gdy niemiecka Hochseeflotte była w stanie przeciwstawić tej potędze 16 pancerników

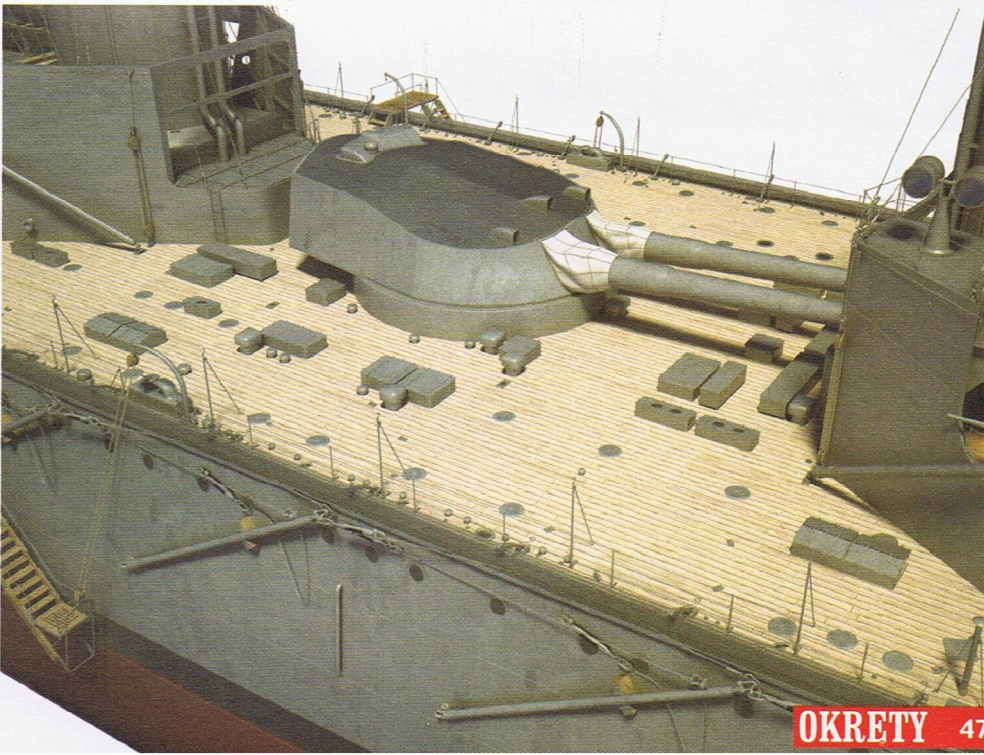
Pokład główny na śródokręciu. Wystające prostokątne elementy to szafka, włazy i świetliki. Płaskie okrągłe elementy to luki do załadunku węgla. W centrum widoczna wieża „Q”

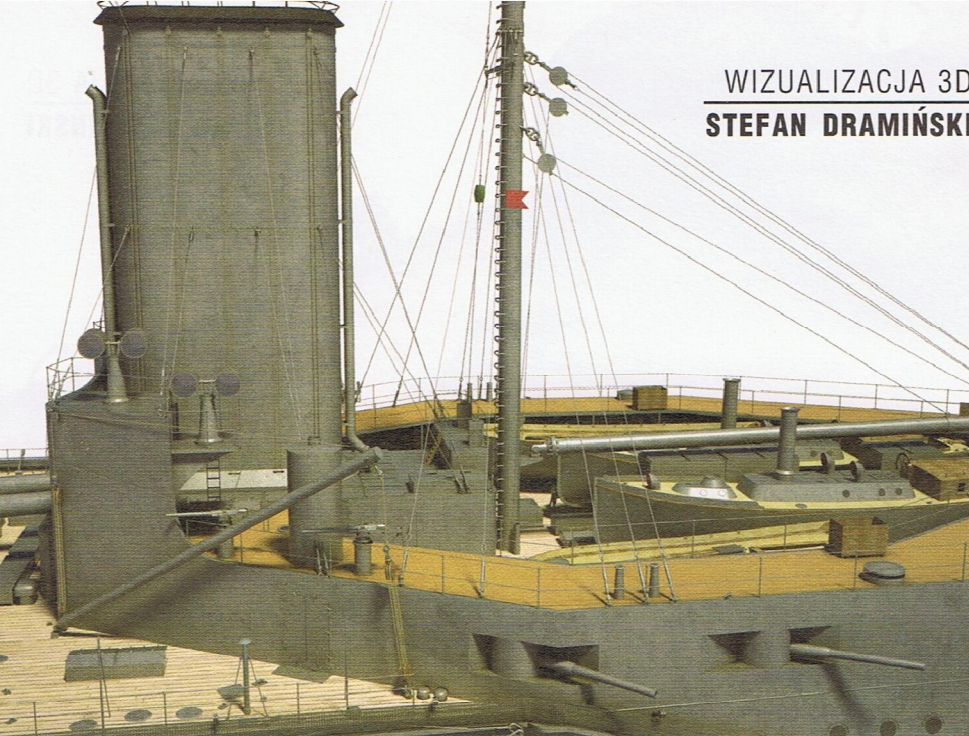


O okolice drugiego komina widziane z lotu ptaka. Na dole widoczny bom do załadunku węgla, nieco wyżej wentylatory środkowych kotłowni. Z prawej znajduje się wieża „Q” artylerii głównej

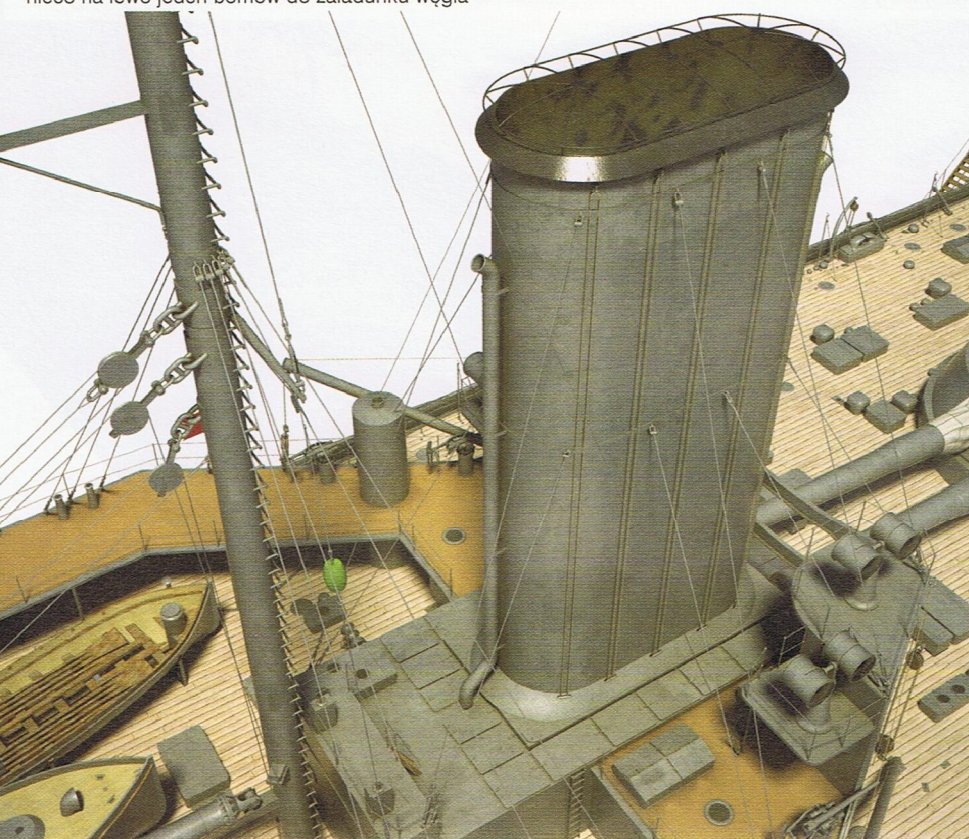


Prawa burta na śródokręciu. Widać złożone bomby i zrolowaną sieć przeciwtorpedową oraz podwieszany trap





Trzeci komin i rufowa nadbudówka widziane z lewej burty. U dołu widać dwa osłonięte działa 4-calowe, nieco na lewo jeden bomów do załadunku węgla

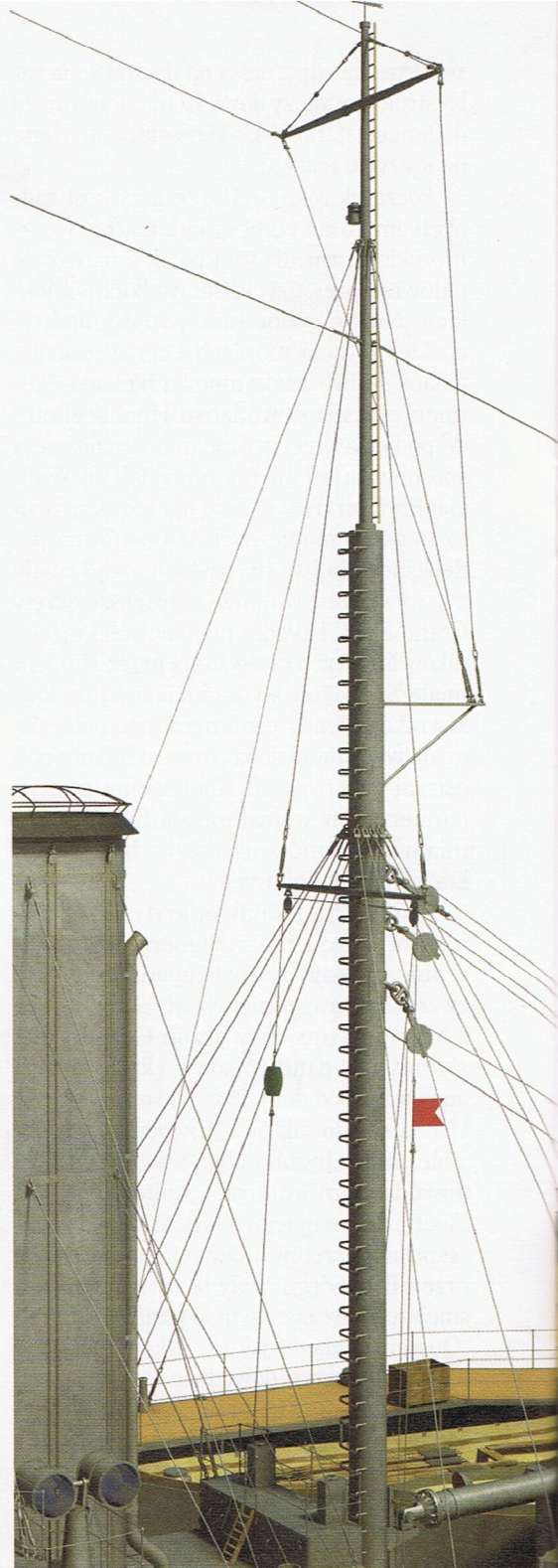


Rufowy komin z lotu ptaka. Widać inny kształt przekroju, znacznie węższy niż dwóch pierwszych kominów

i 5 krążowników liniowych. Pewnym uzupełnieniem zespołu okrętów adm. Scheera było wprawdzie 6 pancerników starszej daty, tzw. predrednotów, które jednak nie mogły uchodzić w potencjalnym starciu za pełnowartościowe okręty liniowe takie jak pancerniki typu König czy Kaiser. Brytyjczycy mieli również przewagę w siłach lekkich i górowali liczebnością okrętów innych klas.

Warto jednak pamiętać o tym, że brytyjska przewaga nie do końca była tak jednoznaczna. Okręty niemieckie cechowały doskonałe parametry techniczne artyler-

rii okrętowej, lepsze systemy kierowania ogniem a same okręty były lepiej przemyślane konstrukcyjnie, niż ich brytyjskie odpowiedniki. Ochrona bierna okrętów niemieckich była jak na owe czasy wręcz doskonała. Systemy ochrony przeciwtorpedowej i podziały wewnętrzne na przedziały wodoszczelne zapewniały jednostkom niemieckim większą odporność na uszkodzenia. Ponadto pociski oraz ładunki miotające były lepszej jakości w przeciwieństwie do bardzo wrażliwych na ogień ładunków kordytu lokowanych w komorach amunicyjnych pancerników Grand Fleet.

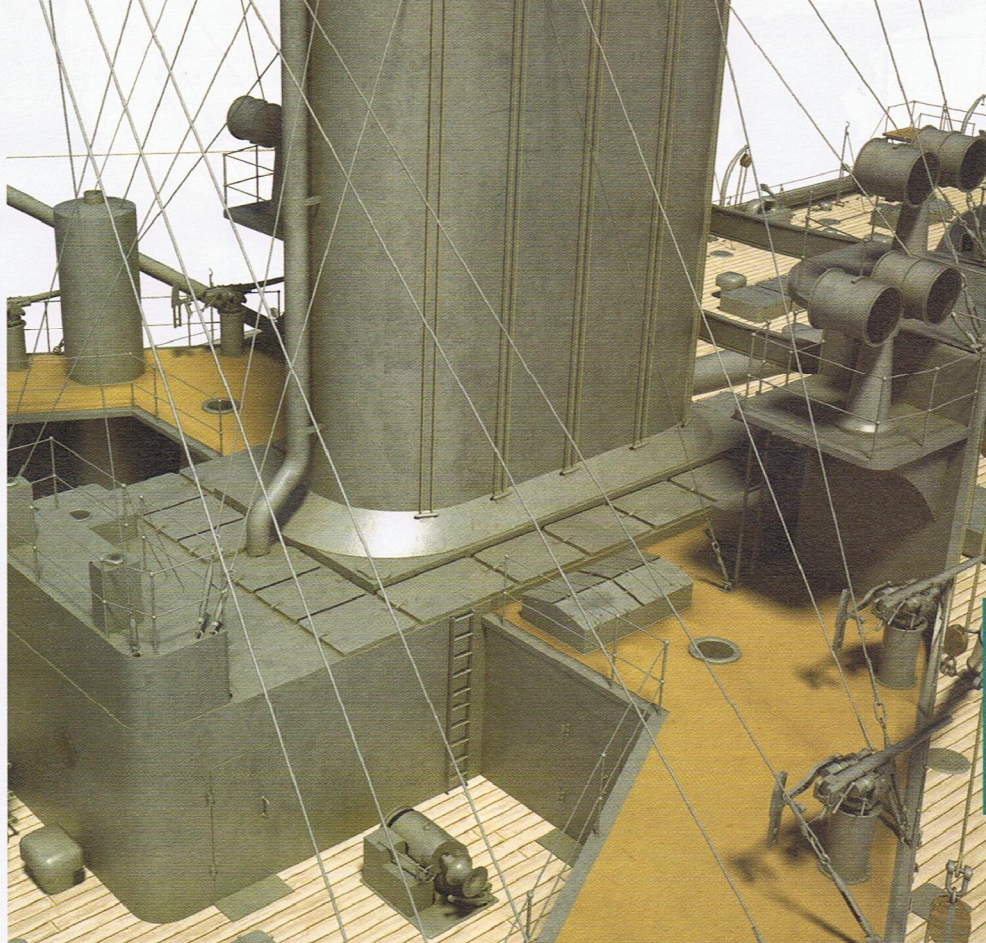


Maszt rufowy, znacznie mniejszy od dziobowego. Służył on głównie za element przytrzymujący główny bom do obsługi największych łodzi na pokładzie

Pomysł wykorzystania okrętów podwodnych w celu wywabienia brytyjskiej floty z baz okazał się chybiony. Nie dość, że U-Booty nie zatopiły żadnej brytyjskiej jednostki, to nie dostarczyły także żadnych istotnych informacji wywiadowczych. Niemcy nie zdawali sobie sprawy, że wymarsz ich armady okrętów liniowych i krążowników nie stanowi dla strony brytyjskiej tajemnicy a także tego, że Grand Fleet dokonywała właśnie ostatnich przygotowań przed starciem z okrętami Hochseeflotte. Okazało się jednak, że także wywiad brytyjski w jakimś stopniu zawiódł, bowiem

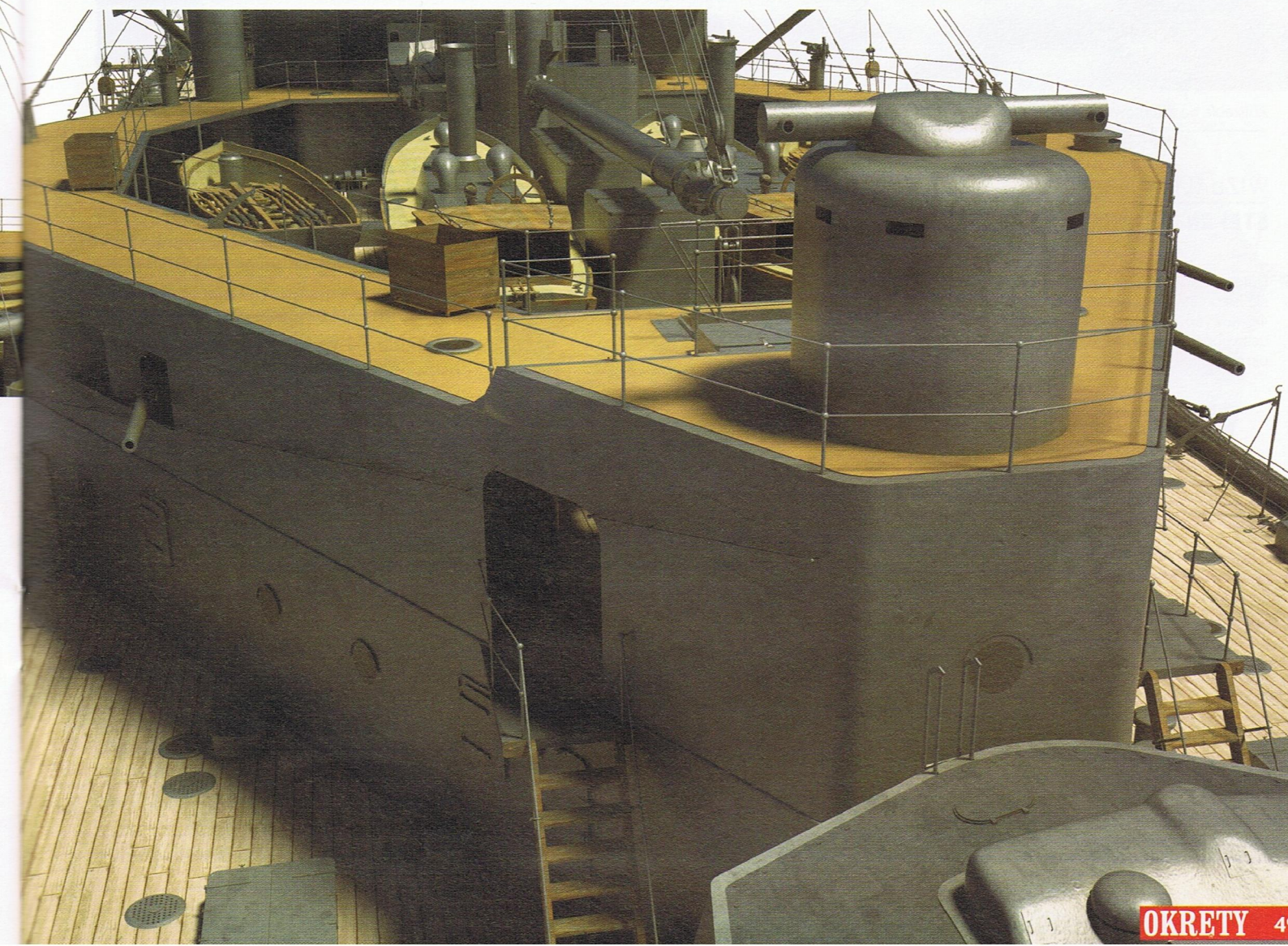
admirał Jellicoe został wprowadzony w błąd informacjami o tym, że niemiecka flota znajduje się o około 9 godzin rejsu dalej, niż powinna była być według wcześniej prowadzonych wyliczeń.

W dniu 31 maja około godziny 15.20 doszło do niespodziewanego spotkania lekkich sił obu stron. Dwa niemieckie torpedowce oraz lekki krążownik „Elbing” zatrzymały neutralny duński parowiec, aby skontrolować, czy nie przewozi on kontrabandy. Statek okazał się zupełnie „niewinny”, jednak zupełnie przypadkowo stał się przyczyną największej w historii I wojny światowej bitwy morskiej. W czasie prowadzonej kontroli, kiedy Hipper oczekiwał na komunikat o jej rezultatach, w zamian otrzymał komunikat o dostrzeżeniu dymów na horyzoncie, co oznaczało tylko nadciągające siły brytyjskie. Pierwsze zostały dostrzeżone lekkie krążowniki sił rozpoznawczych wiceadm. Beatty’ego „Galatea” i „Phaeton”. Co ciekawe okręty te otrzymały także polecenie skontrolowania duńskiego frachtowca. Beatty, podobnie jak Hipper otrzymał niebawem informacje o dostrzeżeniu niemieckich okrętów i natychmiast podjął decyzję o skierowaniu zespołu swoich krążowników liniowych w celu odcięcia jednostek wroga. O godzinie 15.30 na okręcie Beatty’ego dostrzeżono krążowniki liniowe Hippera podążające na północny zachód i rozpoczął się pościg.



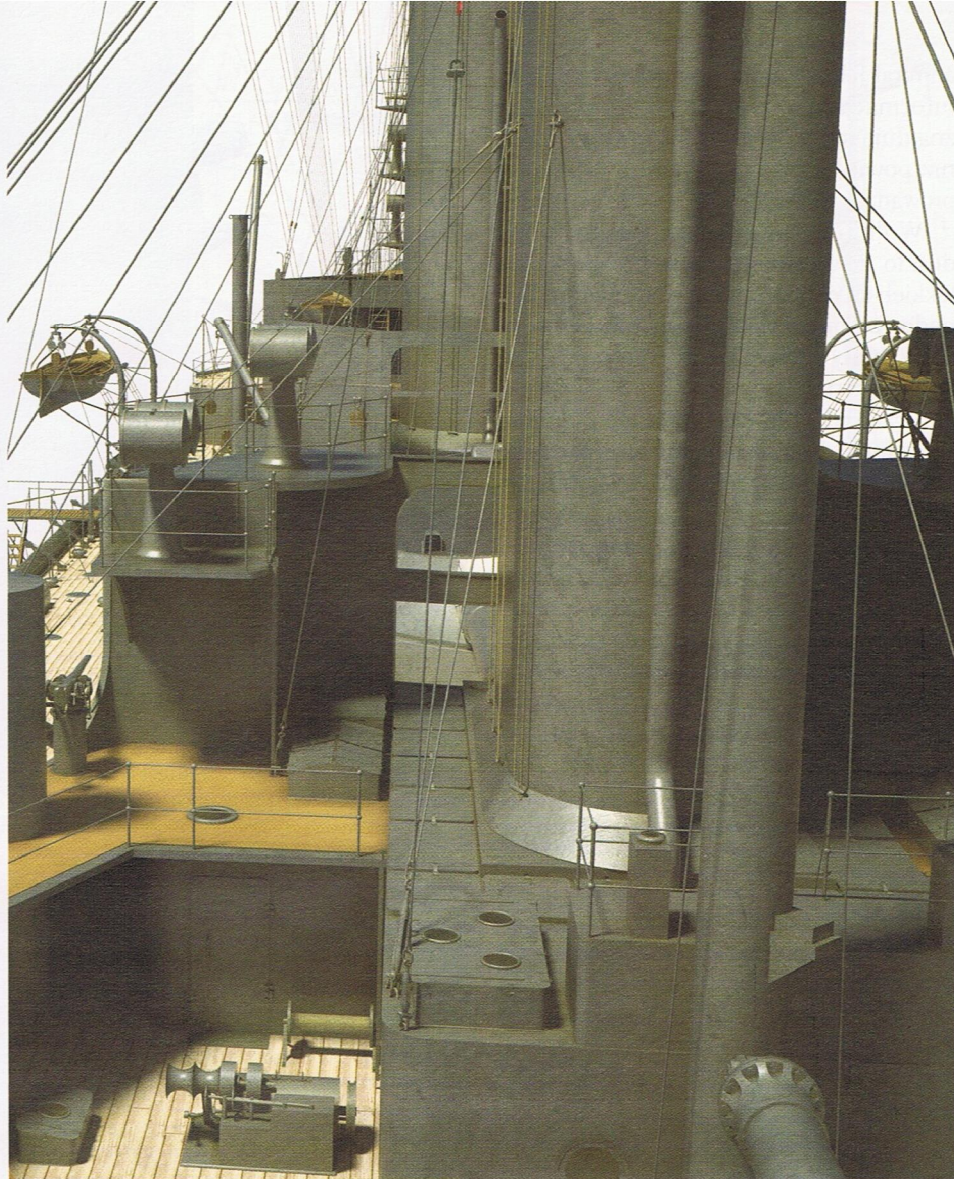
Przednia część rufowej nadbudówki. Widoczne są 3-funtowe działa salutacyjne Hotchkissa, pokrywy wentylatorów rufowych kotłowni oraz platformy reflektorów

Rufowa nadbudówka widziana z tyłu. Na górze ustawione jest opancerzone stanowisko kierowania torpedami i ogniem artylerii głównej z dalmierzem 9-stopowym na dachu





Zbliżenia na 3-funtowe działo salutowe Hotchkiss



Rufowy komin widziany z tyłu. Na pierwszym planie maszt, u dołu na pokładzie głównym ustawiona jest jedna z wciągarek do obsługi bomów ładunkowych

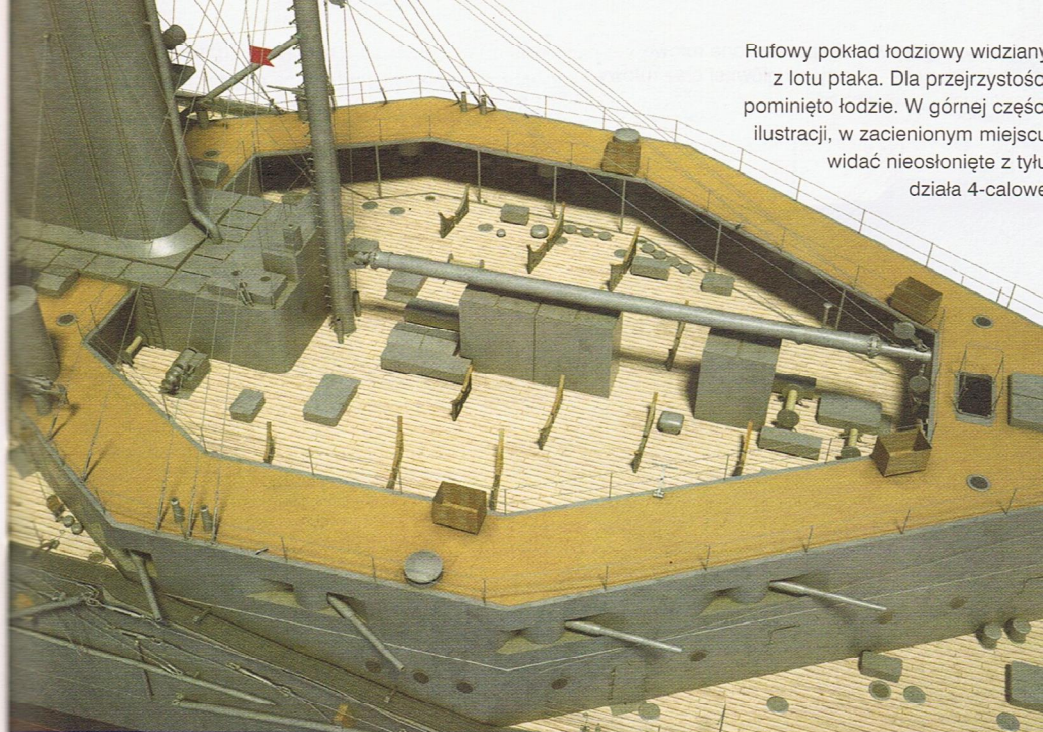
WIZUALIZACJA 3D STEFAN DRAMIŃSKI

Rufowa nadbudówka. U dołu znajdują się osłonięte stanowiska dział 4-calowych. Na pokładzie głównym ustawione są cztery największe łodzie okrętowe



Hipper widząc krążowniki Beatty'ego dokonał zwrotu i zamierzał zwabić Brytyjczyków w pułapkę przyciągając ich w ten sposób pod lufy dział pancerników Scheera. O godzinie 15.45 obydwie eskadry krążowników poruszały się kursami równoległymi. Krążowniki brytyjskie poruszały się z prędkością około 24 węzłów i dystans dzielący obydwa zespoły gwałtownie malał.

Na krążownikach niemieckich o godzinie 16.35 panowała pełna gotowość bojowa a artylerzyści byli gotowi do otwarcia ognia. Wreszcie o godzinie 16.47 obserwatorzy na idącym jako pierwszy w szyku brytyjskich okrętów „Lionie” dostrzegli rozbłyski na sylwetkach niemieckich okrętów świadczące jednoznacznie o rozpoczęciu ostrzału. Krążowniki „rozdały” sobie wzajemnie cele i tak flagowy „Lützow” obrał za cel „Liona” – „Lion” miał strzelać do „Lützowa”. Krążownikowi „Derfflinger”, idącemu jako drugi w szyku niemieckich jednostek przypadł w udziale cel w postaci krążownika „Queen Mary”, jednak na skutek błędów komunikacyjnych „Queen Mary” także otworzyła ogień do „Lützowa” dzięki czemu „Derfflinger” nie był ostrzeliwany przez żaden brytyjski okręt. Niebawem jednak



Rufowy pokład łodziowy widziany z lotu ptaka. Dla przejrzystości pominięto łodzie. W górnej części ilustracji, w zacienionym miejscu widać nieosłonięte z tyłu działa 4-calowe

eksplozja. W powietrze wyleciały ładunki miotające (kordyt) ulokowane w komorach amunicyjnych tuż pod wieżami „A” i „B”. Wybuch tych ładunków zniszczył właściwie całą część dziobową krążownika wraz z wieżą dowodzenia aż po stanowiska obserwacyjne masztu głównego.

Widząc ten straszny widok Beatty miał wypowiedzieć znane słowa: „There seems to be something wrong with our bloody ships today” („Coś niedobrego dzieje się dzisiaj z naszymi cholernymi okrętami”). Siła eksplozji była tak ogromna i niszcząca, że rozerwała potężny, bo ponaddwustumetrowy kadłub krążownika liniowego na dwie części. Pożar i eksplozja wywołała ogromnych rozmiarów chmurę dymu sięgającą około sześciuset metrów. Krążownik liniowy „Queen Mary” w jednej chwili stał się płonącym wrakiem z tonącymi niezależnie częściami dziobową i wysoko uniesioną ku górze rufą. Podążające w szyku za nieszczęsnym okrętem krążowniki liniowe „Tiger” i „New Zealand” musiały gwałtownie zmieniać kurs, by nie dopuścić do kolizji z tonącymi częściami „Queen Mary”. Marynarze z pokładu „Tigera” doskonale widzieli uniesioną w górę rufę z wciąż obracającymi się śrubami, co stanowiło iście upiorny widok dla wszystkich. Widzieli także, jak z rufowej wieży i zejście

„Queen Mary” przeniosła swój ogień na trzeci w szyku niemieckich okrętów, krążownik liniowy „Seydlitz”, który o 16.57 otrzymał celne trafienie pociskiem 343 mm w podstawę trzeciej wieży „C”, która została wyeliminowana z walki.

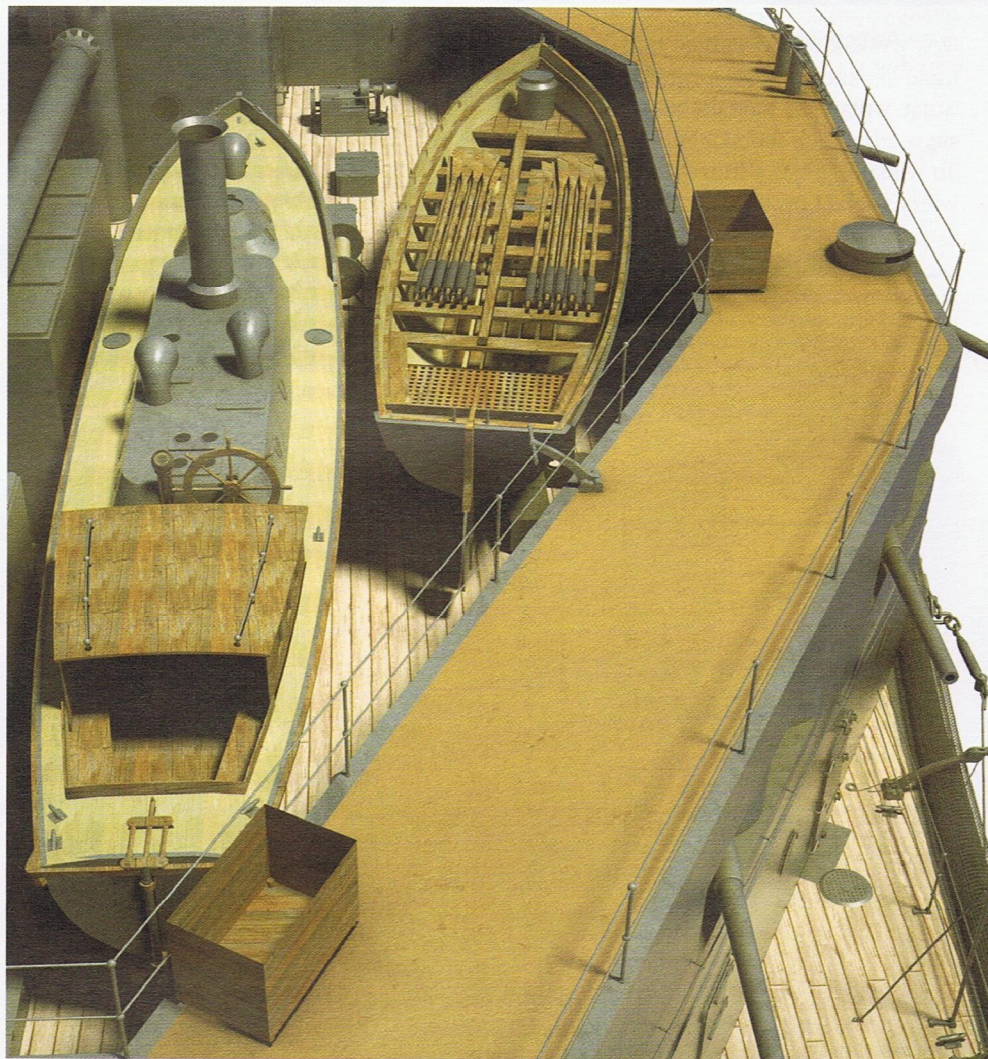
Tymczasem rozegrał się dramat brytyjskiego okrętu znajdującego się na końcu szyku. Ostrzeliwany przez krążownik niemiecki „Von Der Tann”. Celne pociski z krążownika niemieckiego dosięgły komór amunicyjnych „Indefatigable’a”, który o godzinie 17.05 po prostu wyleciał w powietrze. Jednostka, której budowa trwała dwa lata w ciągu minut zniknęła z powierzchni morza a z jego załogi uratowano zaledwie dwóch ludzi. Ten szokujący widok wprowił w osłupienie nie tylko Beatty’ego, ale nawet samych Niemców. Tymczasem bitwa trwała dalej i niemieckie okręty wstrzeliwały się coraz bardziej. Nie minął pierwszy szok po utracie wielkiego okrętu, jakim był „Indefatigable”, gdy wydarzył się kolejny dramat.

Krążownik liniowy „Queen Mary”, idący jako trzeci w szyku za „Lionem” oraz „Princess Royal” znalazł się na celownikach artylerzystów „Derfflingera”. Poza nim do brytyjskiego krążownika zaczął strzelać także „Seydlitz”, którego jednak pociski kalibru 280 mm nie bardzo mogły przebić pancerz krążownika brytyjskiego, niemniej jednak nie wszystkie przecież miejsca okrętu były chronione odpowiednio grubym pancerzem. Pierwszy pocisk niemiecki, kalibru 305 mm trafił w wieżę „Q” znajdującą się na śródokręciu „Queen Mary”. Choć uszkodzeniu uległo prawe działo wieży, lewe nadal mogło strzelać, więc trafienie nie okazało się specjalnie groźne dla okrętu. Znacznie poważniejsze okazały się skutki trafienia lub trafień pociskami 305 mm. Nastąpiło przebicie słabo opancerzonego pokładu baterii dział 4-calowych i zapłon gotowej do użycia amunicji. Ogień zszedł wzdłuż szybu

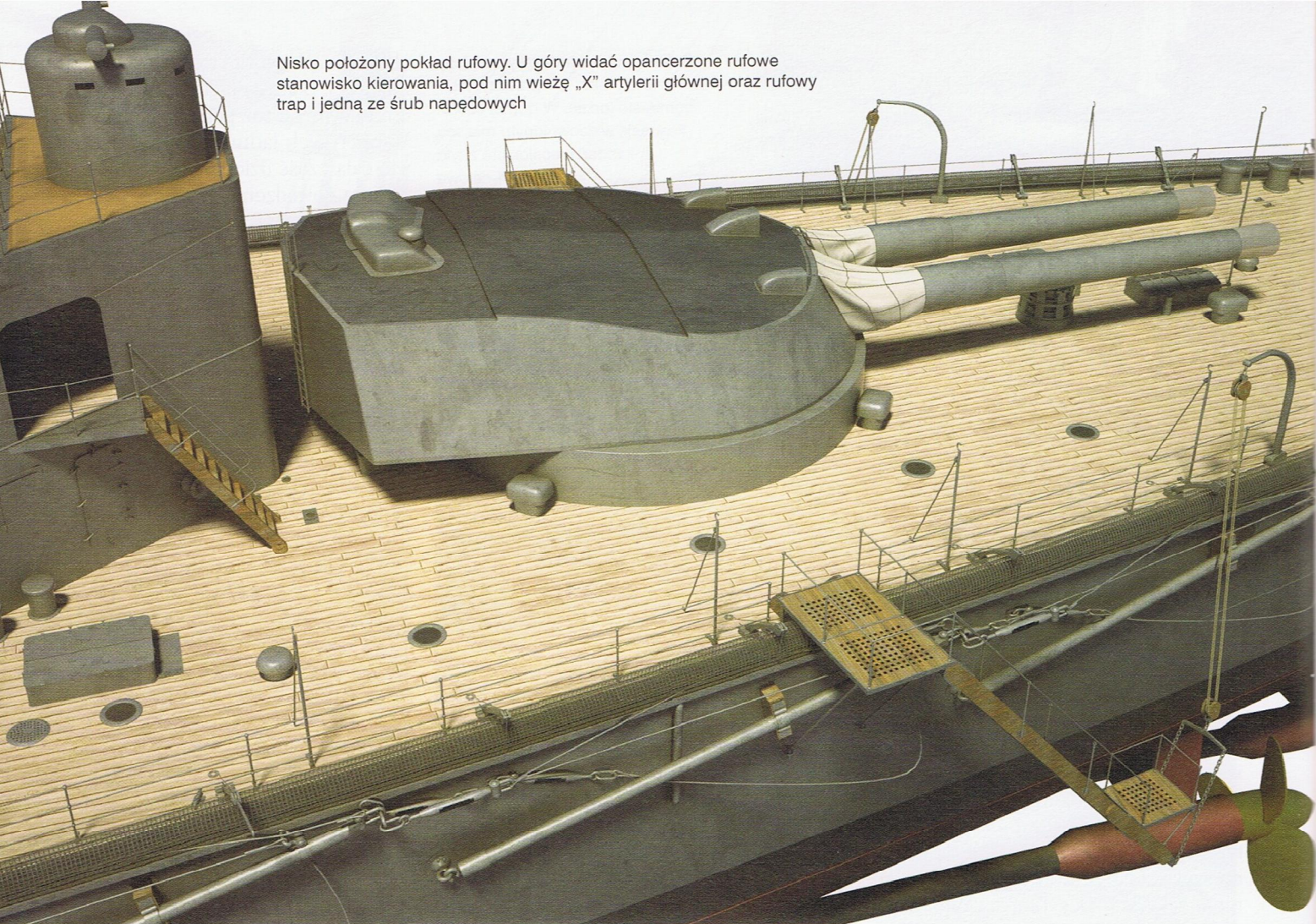
i wywołał eksplozję magazynu ładunków miotających. Błysk widziany przez obserwatorów u nasady komina to świadectwo drogi, którą wyszła fala uderzeniowa – przez wentylatory dziobowych kotłowni.

Ciężko uszkodzony okręt płynął dalej kładąc się lekko na lewą burtę i wtedy, dokładnie o godzinie 17.21, nastąpiła druga

Widoczne od lewej: bom do obsługi łodzi, 50-stopowa pinasa parowa oraz 42-stopowy barkas



Nisko położony pokład rufowy. U góry widać opancerzone rufowe stanowisko kierowania, pod nim wieżę „X” artylerii głównej oraz rufowy trap i jedną ze śrub napędowych



wiek wyskakiwali w panice marynarze usiłując skakać do wody i ratować się odpływając wpław jak najdalej od pograżającego się w odmętach morskich tonącego okrętu. To właśnie garstka ludzi z obsady rufowej wieży zdołała przeżyć tragedię okrętu.

Rufa krążownika. Od krańca pokładu ukośnie w dół biegnie kłuz rufowej kotwicy. Nazwa okrętu napisana na burcie drukowanymi literami znalazła się za barierką galerijki i była widoczna tylko z bliska



Kiedy krążownik „New Zealand” przechodził w odległości około 150 metrów od tonącej „Queen Mary”, wrak przewrócił się do góry stępką ukazując brunatnoczerwone dno. Kolejna eksplozja wstrząsnęła tonącym kadłubem zasypując przepływające obok okręty gradem metalowych odłamków. Choć wielu marynarzy wskoczyło do wody, ginęli wraz z okrętem wciągani przez potężne wiry i prądy wywołane przez tonące części kadłuba. Z liczącej 1286 osób załogi brytyjskie niszczyciele wyłowiły z wody jedynie 18 rozbitków, natomiast niemieckie okręty tylko dwóch. „Queen Mary” stała się morskim grobowcem dla 1266 członków jego załogi.

Wrak

Szczątki krążownika zostały odkryte w 75 lat po zatonięciu, w 1991 roku. Wrak leży na stosunkowo dużej głębokości 60 metrów, przy czym najbardziej wystające fragmenty znajdują się 45 metrów pod powierzchnią wody. To uwarunkowanie sprawiło, że pozostałości „Queen Mary” nie zostały splądrowane przez komercyjnych nurków w takim stopniu, jak to miało miejsce w przypadku pozostałych okrętów zatopionych w trakcie bitwy jutlandzkiej. Wrak można podzielić na trzy zasadnicze fragmenty. Pierwszy to porożrywana na fragmenty część dziobowa, zniszczona w następstwie eksplozji komór amunicyjnych wież „A” i „B”. Wśród szczątków wyróżnia się jedna z armat 13,5-calowych, której zamek zakopany jest w mule, a lufa skierowana jest w stronę powierzchni. Dalej znajduje się pole mniejszych i większych fragmentów wyposażenia dziobowej kotłowni, które wypadły z kadłuba po jego przełamaniu. Najlepiej zachowana jest partia kadłuba od dziobowego masztu w kierunku rufy, która opadła na dno w jednym kawałku i zakopała się w mule do góry dnem. Przez otwór w jej przedniej części widać wnętrza komór amunicyjnych środkowej wieży „Q”. Stosy dobrze zachowanych pocisków i ładunków miotających świadczą, że w tym rejonie okrętu nie doszło

do eksplozji. Jedynymi brakującymi elementami wraku są śruby napędowe, prawdopodobnie wydobyte przez jedną z ekspedycji nurkowych. W 2006 roku aktem brytyjskiego parlamentu rejon szczątków „Queen Mary” został uznany za miejsce chronione i wszelkie operacje mające na celu podniesienie jakichkolwiek części na powierzchnię są od tej pory zabronione. □

Bibliografia

Burr Lawrence, *British Battlecruisers*, Osprey Publishing 2006.
Campbell N J M, *Warship Special 1 – Battlecruisers*, Conway Maritime Press 1978.
Flisowski Z., *Bitwa Jutlandzka*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1981.
Hore Peter, *Battleships of World War I*, Anness Publishing 2006.
Johnston I., McAuley B., *The Battleships*, Channel 4 Books, London 2000.
Roberts J., *Battlecruisers*, Chatham Publishing, London 1997.
Sturton I., *All The World Battleships 1906 to the Present*, Conway Maritime Press, London 1996.
<http://www.navweaps.com>
Eye witness accounts of destruction of HMS Queen Mary, <http://www.wrecksite.eu>
Morze, Okręty Wojenne, Warship, Warship International

Przypisy

¹ Niektóre źródła podają datę 3 marca 1911 roku jako dzień położenia stępki pod HMS „Queen Mary”.

WIZUALIZACJA 3D STEFAN DRAMIŃSKI



Zbliżenie na rozłożoną sieć przeciwtorpedową. Widoczna jej struktura złożona z setek nachodzących na siebie kółek

Okręt widziany od dziobu, sieci przeciwtorpedowe są rozłożone



HMS „Curacoa”



„Curacoa” po ukończeniu budowy

Krażowniki w okresie II wojny światowej najczęściej ginęły w walce z przeciwnikiem. Był jednak jeden aliancki okręt tej klasy, który zasłużył się jako krążownik osłaniający wiele statków i wiele konwojów atlantyckich a pokonany został przez statek, który eskortował. Zatonienie brytyjskiego krążownika HMS „Curacoa” w wyniku zderzenia z wielkim transatlantykiem „Queen Mary” w morskiej historii jest czymś bez precedensu.

GRZEGORZ NOWAK

Narodziny okrętu

Lekki krążownik brytyjski „Curacoa”¹ zbudowany został jako jeden z czternastu okrętów tej klasy zaliczanych do typu C. Choć nazwy wszystkich okrętów zaczynały się na literę „C” zgodnie z tradycją, okręty tego typu można podzielić na trzy grupy dość poważnie różniące się od siebie

wyglądem i parametrami technicznymi. Omawiana „Curacoa” zaliczana jest do podtypu Ceres, do którego wlicza się pięć okrętów: „Ceres”, „Cardiff”, „Coventry”, „Curlew” oraz „Curacoa”. Okręty te zbudowano w ramach tzw. Emergency War Programmes, czyli „ratunkowej” rozbudowy lekkich sił floty do działań wojennych pierwszej wojny światowej.

Jak pokazały działania wojenne duża część jednostek sił lekkich floty była już

przestarzała, wobec czego konieczna stała się pospieszna budowa nowych jednostek, które mogłyby sukcesywnie zastępować okręty starszych typów oraz rekompensować straty wojenne. Pierwsza grupa okrętów typu Caledon, składająca się z czterech jednostek („Caledon”, „Calypso”, „Caradoc” i „Cassandra”) została zbudowana według projektu będącego rozwinięciem lekkich, trzykominowych krążowników typu Caroline². Nowe okręty planowano uzbroić

w jednolitą artylerię główną w postaci dział kal. 152 mm ustawionych w osi symetrii okrętu. Charakteryzowały się one dwukominową sylwetką i charakterystycznym ustawieniem nadbudówki dziobowej pomiędzy dziobową wieżą „A” dział 152 mm a wieżą „B”. Wszystkie cztery okręty zbudowały stocznie prywatne za fundusze roku 1915, a ich stępki położono już w lutym i marcu 1916 roku.

Z początkiem 1916 roku podjęto decyzję o budowie kolejnych pięciu jednostek, które miały być zbudowane według zmienionych planów krążownika „Caledon”. Zmiany obejmowały sporo elementów i sprowadzały się do tego, że powstał właściwie zupełnie nowy projekt. Admiralicja domagała się zmian konstrukcyjnych na nowych okrętach w taki sposób, aby na pokładzie dziobowym znalazły się dwa stanowiska dział kal. 152 mm ustawione w superpozycji – jedno na pokładzie głównym, drugie nieco wyżej na pokładzie nadbudówki dziobowej. Wymagało to poważniejszych zmian konstrukcyjnych (wobec planów „Caledon”), niżby się mogło zdawać. Dotychczasowa wieża dowodzenia zabudowana na osnowie trójnożnego masztu musiała ulec przesunięciu o ok. 14 metrów do tyłu i stanęła na szerokiej podstawie nadbudówki dziobowej, która miała być podstawą dla dział „B”. Takie przemieszczenie trójnożnego masztu z wieżą dowodzenia wymusiło zmiany w strukturze wewnętrznej kadłuba, w którym zupełnie od nowa zaprojektowano rozlokowanie kotłowni i maszynowni.

Krążowniki typu Ceres miały nieco powiększone kadłuby w stosunku do „Caledona”, których długość wzrosła do 137,13 m (całkowita), szerokość kadłuba w najszerszym miejscu wzrosła do 13,26 metrów, a zanurzenie zwiększyło się do 4,5 m. Na podwyższonym pokładzie dziobowym zamontowano, wspomnianą już, większą nadbudówkę dziobową, na której w oparciu o trójnożny maszt zabudowano wieżę dowodzenia. Bryła wieży dowodzenia składała się z trzech poziomów, przy czym ostatni był platformą reflektorów. Powyżej zwartej bryły znajdowały się jeszcze platformy mocowane bezpośrednio do trójnożnego masztu – platforma dalmierza, platforma z urządzeniami do kierowania ogniem i platforma kierowania ogniem artyleryjskim.

Inna konstrukcja nadbudówki dziobowej była najważniejszym elementem odróżniającym sylwetkę krążowników typu Ceres od typu Caledon. Dzięki temu okręty zyskały nowoczesny i elegancki wygląd. Cztery stanowiska dział 152 mm ustawione były w superpozycjach – dwa na dziobie i dwa na rufie, a dodatkowe, piąte działo znajdowało się na nadbudówce śródokręcia tuż za drugim kominem. Artylerię główną stanowiły działa kal. 152 mm do długości lufy 45 kalibrów Mk XII ustawianych na

pojedynczych lawetach i osłoniętych częściowo opancerzonymi osłonami przeciwodłamkowymi dla obsługi.

Wsparciem artylerii były dwa uniwersalne działa kal. 76 mm ustawione na otwartych pomostach po obu stronach pierwszego komina. Działa te uważane były za broń przeciwlotniczą dzięki wysokiemu kątowi podniesienia lufy. Uzupełnieniem broni plot był jeden karabin maszynowy Maxim kal. 7,7 mm oraz dwa trzyfuntowe działka salutacyjne. W późniejszym okresie dodatkowo zamontowano na każdym z okrętów po dwa działka dwufuntowe MkII na pokładzie rufowej nadbudówki.

Okręty typu Ceres otrzymały silne, jak na okręty tej klasy, uzbrojenie torpedowe. Składało się ono z czterech dwururowych, obrotowych wyrzutni torped kal. 533 mm zamontowanych na pokładzie głównym niesymetrycznie po dwie dla każdej burty naprzemiennie. Nie przewidziano jednak żadnych zasobników dla torped zapasowych, bowiem uważano wówczas załadunek torped na pełnym morzu za czynności zbyt skomplikowane w warunkach bojowych, kiedy decyzje o strzelaniu torpedowym podejmowane musiały być jak najszybciej.

Napęd nowych okrętów, podobnie jak na typie Caledon złożony był z sześciu kotłów wodnorurkowych Yarrow rozmieszczonych w dwóch kotłowniach wewnątrz kadłuba oraz dwóch zespołów turbin parowych napędzających dwa wały i dwie trójłopatowe śruby. Cztery okręty typu Ceres: „Ceres”, „Cardiff”, „Coventry” i właśnie „Curacoa” zostały wyposażone w turbiny firmy Brown-Boveri a ostatni, piąty okręt „Curlew”, otrzymał turbiny Parsonsa. Maszyny osiągały moc maksymalną 40 000 KM. Prototypowy „Ceres” na próbach w 1917 roku przy mocy 39 425 KM rozwinął prędkość 29,5 węzła.

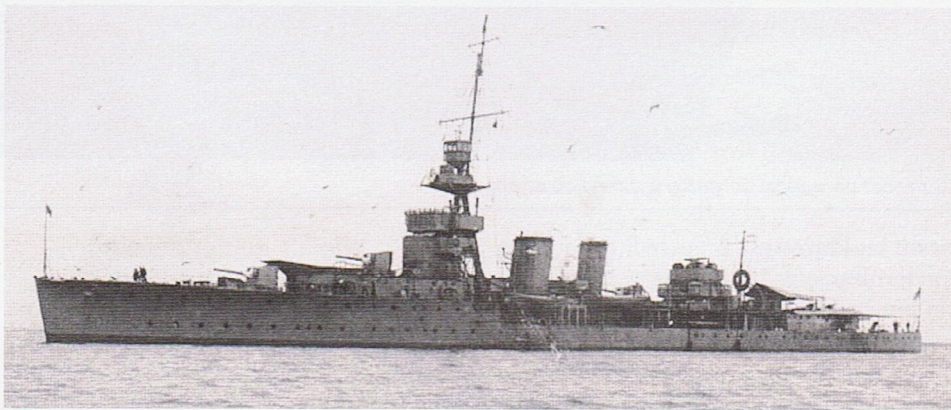
Opancerzenie krążowników typu Ceres było identyczne jak dla typu Caledon. Głównym elementem opancerzenia był burtowy pas ochronny o grubości 76,2 mm, którego zadaniem była osłona przedziałów kotłowni i maszynowni. Na wysokości komór amunicyjnych oraz zbiorników paliwa pancerz był nieco cieńszy – 57,15 mm. Na rufie pas miał grubość 50,8 mm, a na dzo-

bie jedynie 38,1 mm. Wszystkie partie pasa ochronnego składały się z dwóch warstw stali o wysokim współczynniku odporności. Okręty nie posiadały żadnego opancerzenia stanowisk wieży dowodzenia, w późniejszych latach służby dobudowano jedynie lekkie płyty pancerne chroniące przed odłamkami na mostku.

Krążownik wchodzi do służby

Powróćmy do historii krążownika „Curacoa”. Budowę tego okrętu powierzono stoczni Pembroke Dockyard Harland and Wolff mieszczącej się w Belfaście (Irlandia Północna). Stępkę położono w lipcu 1916 roku, a więc w drugim roku trwania pierwszej wojny światowej. Uroczystość wodowania odbyła się w dniu 5 maja 1917 roku, po czym okręt stanął u nabrzeża wyposażeniowego. Ceremonia przekazania do służby gotowego okrętu miała miejsce w dniu 18 lutego 1918 roku. Okręt po wejściu do służby został flagową jednostką wiceadm. Sir Reginalda Tyrwhitta, dowódcy tzw. Harwich Force, zespołu niszczycieli i okrętów eskortowych wyznaczonych do zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi na kanale La Manche, wchodzącej w skład Grand Fleet. Wiosną 1919 roku, po reformowaniu Grand Fleet, okręty Harwich Force weszły w skład nowo utworzonej Atlantic Fleet. Niebawem „Curacoa”, jako okręt flagowy Pierwszego Dywizjonu Lekkich Krążowników wyruszył w rejs na Morze Bałtyckie. Tam okręt miał pecha, wszedł na minę i doznał uszkodzeń, które zmusiły go do powrotu do Chatham, gdzie przeszedł remont. Na szczęście nie zginął wówczas żaden członek załogi.

Cały okres międzywojenny krążownik „Curacoa” spędził na typowej, pokojowej służbie polegającej na odbywaniu rejsów szkolnych, braniu udziału w manewrach i ćwiczeniach floty oraz szkoleniu kadr marynarskich. Okręt od czasu do czasu wizytował zagraniczne porty. Pełnił swoją służbę zarówno na wodach Atlantyku, na Dalekim Wschodzie, jak i na Morzu Śródziemnym aż do 1932 roku, kiedy został skierowany do rezerwy po piętnastu latach czynnej służby w Royal Navy. W czasie owych pię-



Krążownik „Curacoa” tuż po wejściu do służby



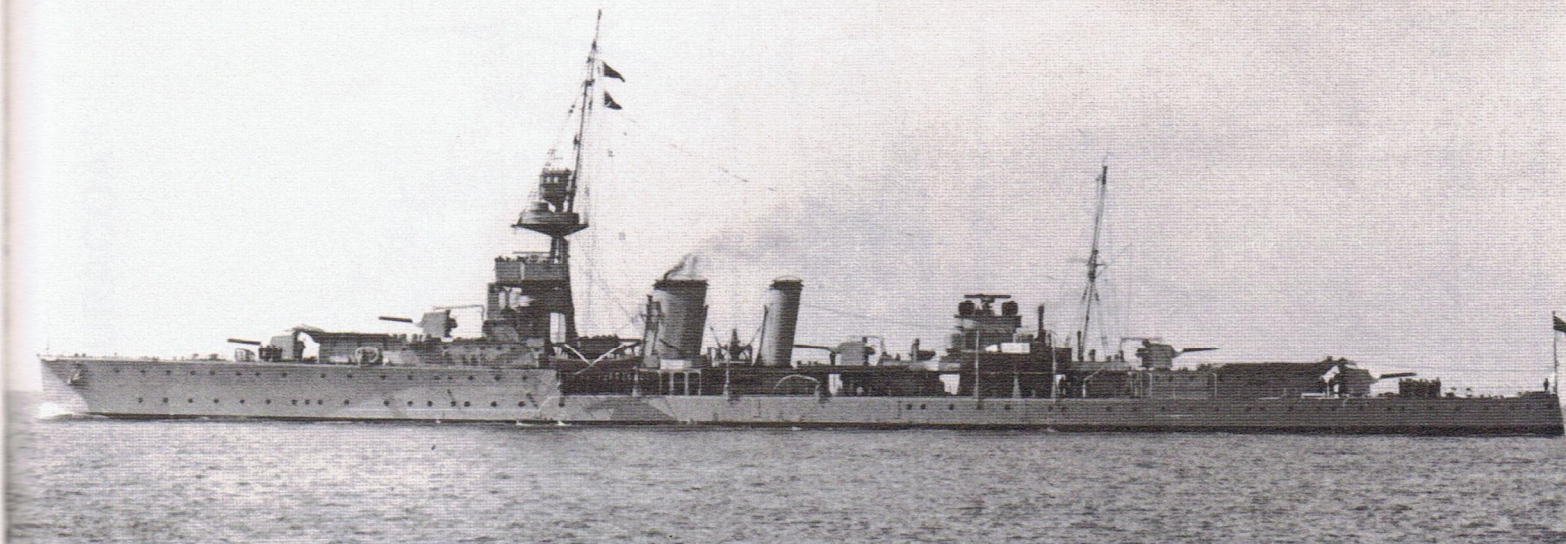
„Curacoa” po wejściu do służby widziana od dziobu

nastu lat krążownik przeszedł tylko jedną modernizację w 1929 roku, w czasie której niewielkiej przebudowie uległ pomost bojowy okrętu. Dotychczas otwarte platformy mostka zostały nieco zabudowane, a sterówka otrzymała osłoniętą ściankę od czoła z czterema prostokątnymi okienkami.

Wielka modernizacja

Być może okręt oddany zostałby na złom, gdyby nie zaostrożająca się sytuacja międzynarodowa i rosnąca w siłę hitlerowska Kriegsmarine oraz Luftwaffe. Nad Europę nadciągały coraz czarniejsze chmury

i perspektywa wybuchu kolejnej wojny światowej stawała się coraz bardziej realna. Admiralicja brytyjska zaczynała zdawać sobie sprawę z rosnącego zagrożenia ze strony lotnictwa. Pod koniec lat trzydziestych samolot stał się bardzo groźnym wrogiem każdego okrętu. Choć tradycyjne bom-



„Curacoa” po pierwszej modernizacji w 1929 roku

bowce wydawały się nie zagrażać zbytnio sprawnym i szybkim okrętom wojennym, to w chwili pojawienia się pierwszych bombowców atakujących cele z lotu nurkowego sytuacja okrętu jako takiego zmieniła się diametralnie.

Rosnąca liczba samolotów, pojawianie się na świecie coraz nowszych typów zarówno bombowców nurkujących, jak i samolotów torpedowych zmusiło Admiralicję do podjęcia zapobiegawczych kroków. Należało w pierwszej kolejności jak najszybciej rozpocząć proces wzmacniania uzbrojenia przeciwlotniczego istniejących okrętów. Potrzebne były też specjalne okręty, które mogłyby pełnić służbę okrętów obrony przeciwlotniczej w zespołach floty, zdolne do odpierania ataków lotniczych dzięki wyposażeniu ich w liczne baterie dział przeciwlotniczych różnych kalibrów.

Projektowanie, budowa i wprowadzenie do służby nowych, specjalnych okrętów wymagało czasu, i choć w 1936 roku podjęto decyzję o rozpoczęciu budowy pierwszych pięciu okrętów nowej klasy, zwanej krążownikami przeciwlotniczymi³, to ich planowane wejście do służby miało nastąpić nie wcześniej jak w 1940 roku. Do tego czasu

należało podjąć doraźne działania o charakterze zastępczym. W ten sposób zrodził się pomysł wykorzystania w nowej roli kilku starych, dość wysłużonych już i z racji dość przestarzałej konstrukcji z okresu pierwszej wojny światowej mało przydatnych w klasycznej roli, lekkich krążowników typu C.

Już w 1934 roku opracowano ambitny plan modernizacji i przebudowy wszystkich trzynastu jednostek typu C na okręty obrony przeciwlotniczej. Jednak z powodu znacznego obciążenia przemysłu stocznioowego budową nowych jednostek zdołano zrealizować ten projekt jedynie w niewielkim stopniu.

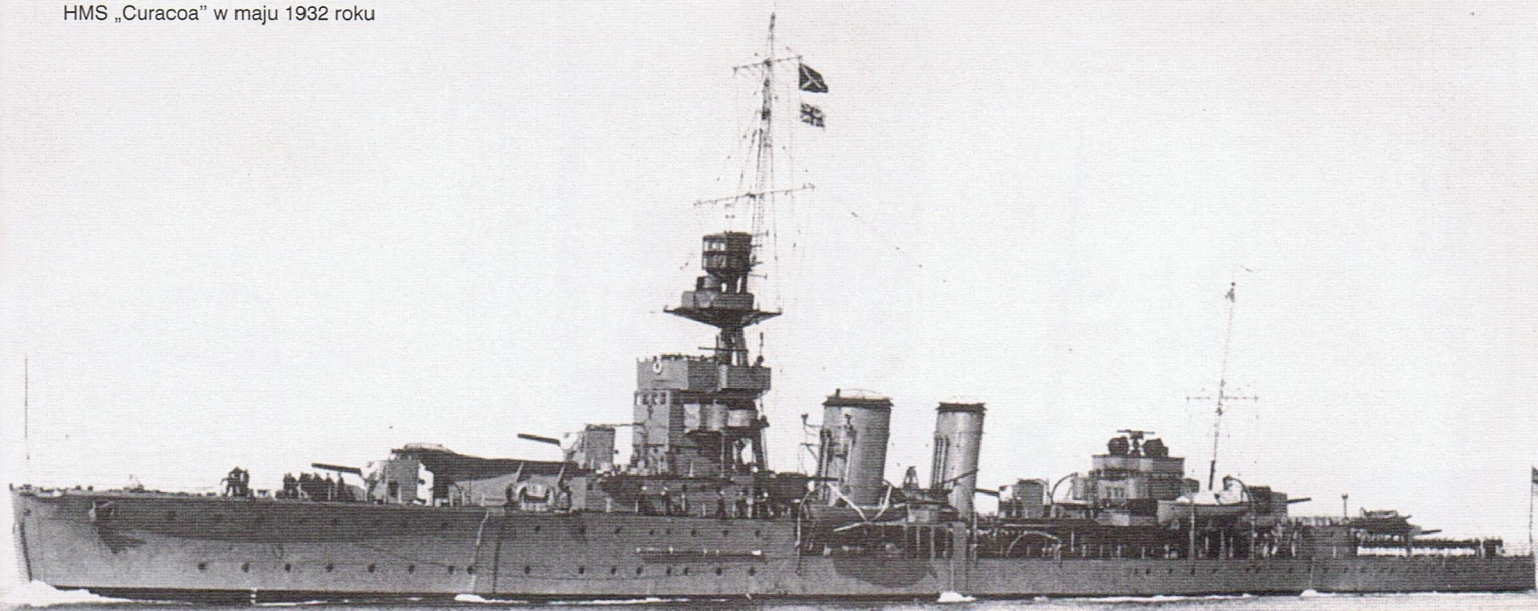
Pierwszymi dwoma okrętami typu C, które skierowano do modernizacji i przeuzbrojenia były HMS „Coventry” i HMS „Curlew”. Zakres planowanych zmian obejmował głównie demontaż wszystkich dział kal. 152 mm, modyfikację platform dla armat przeciwlotniczych w rejonie komina oraz montaż podstaw pod instalację ciężkiego uzbrojenia plot w postaci działek kal. 40 mm zwanych popularnie „pom-pomami”. Pomysłem na redukcję kosztów planowanych modernizacji miało być wykorzystanie istniejącego uzbrojenia, a mianowicie pojedynczych dział kal. 102 mm wy-

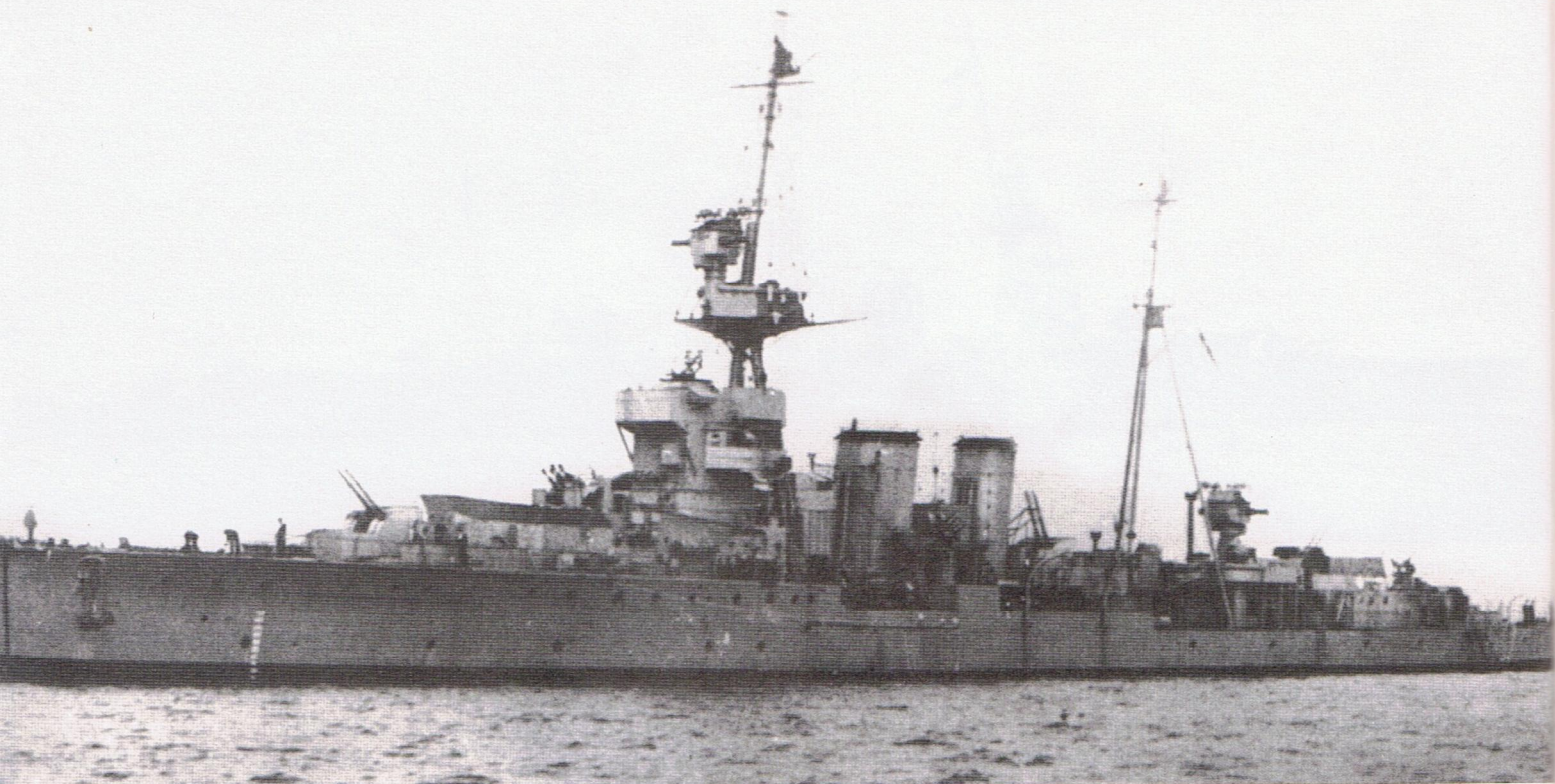
cofywanych z użycia na większości okrętów Royal Navy, które zastępowane były nowym typem zdwojonej armaty 102 mm Mk XIX, znanych z „Błyskawicy”.

Na „Curlew” i „Coventry” zdemonutowano wszystkie działa kal. 152 mm oraz wszystkie wyrzutnie torpedowe. Na ich miejsce zainstalowano na każdym z okrętów po 10 pojedynczych armat kal. 102 mm plot i po dwa ośmiolufowe zestawy „pom-pomów” kal. 40 mm. Mk VI. Te ostatnie zamontowano nieco później, bowiem w chwili ukończenia przebudowy nie były jeszcze dostępne. Na przełomie lat 1937/38 zdjęto jeden (z nadbudówki rufowej) zestaw ośmiolufowych „pom-pomów”, a w ich miejsce zainstalowano dwa poczwórne zestawy kaemów Vickersa kal. 12,7 mm. Przebudowie uległa także nadbudówka dziobowa, w której skrócono maszt główny i zainstalowano na szczycie trójnożu charakterystyczne platformy obserwacyjne ze sprzętem do kierowania ogniem plot.

Admiralicja nie była zgodna co do tego, czy przebudowa okrętów była słuszna i celowa, nie miały one bowiem okazji wykazać się w warunkach bojowych. Niemniej już

HMS „Curacoa” w maju 1932 roku





Krażownik przeciwlotniczy HMS „Curacao” w 1941 roku po pierwszej wojennej modernizacji

podczas licznych ćwiczeń okazało się, że skuteczność pojedynczych, starego typu dział kal. 102 mm była znikoma szczególnie w przypadku zwalczania wysoko lecących bombowców zrzucających swoje bomby z dużego pułapu. Niepokojącą kwestią było także i to, że choć okręty zaliczano do klasy krążowników, to dysponowały one uzbrojeniem słabszym od uzbrojenia niemal każdego niszczyciela potencjalnych przeciwników Royal Navy. Niszczyciele dysponowały zazwyczaj działami kalibru 120-130 mm.

W związku z tym dwa kolejne krążowniki typu C wyznaczone do przebudowy na okręty obrony przeciwlotniczej – „Cairo” i „Calcutta” – miały otrzymać już nowoczesne działa 102 mm na podwójnych stanowiskach Mk XVI. Ich przebudowę przeprowadzono w latach 1938–39. Do tego „dorzucono” jeszcze trzecią jednostkę tego samego typu, a była nią „Carlisle” zmoderni-

nizowana w latach 1939–40. Wszystkie trzy jednostki różniły się od „Coventry” i „Curlewa” głównie podniesionym pokładem dziobowym, którego znaczny wznios poprawiał dzielność morską okrętów. Na tych trzech okrętach zainstalowano baterię dział plot składającą się z 8 dział kal. 102 mm (zgrupowanych w czterech podwójnych stanowiskach) oraz jednym poczwórnym „pom-pom” kal. 40 mm.

Ponieważ przebudowa tych trzech okrętów typu C okazała się o wiele bardziej obiecująca, podjęto decyzję o przebudowie czwartego okrętu typu Ceres – HMS „Curacao” według wzoru z działami 102 mm na podwójnych podstawach. I tak zabudowano na „Curacao” cztery podwójne stanowiska dział 102 mm, jeden „pom-pom” poczwórny kal. 40 mm oraz dwa poczwórnie sprzężone Vickersy kal. 12,7 mm po obu stronach komina. Zabudowano także wysoki, trój-

nożny maszt rufowy za drugim kominem, podobnie zresztą jak na trzech wcześniej wymienionych okrętach. Zainstalowano także nowoczesne urządzenia kierowania ogniem plot dla nowych dział 102 mm.

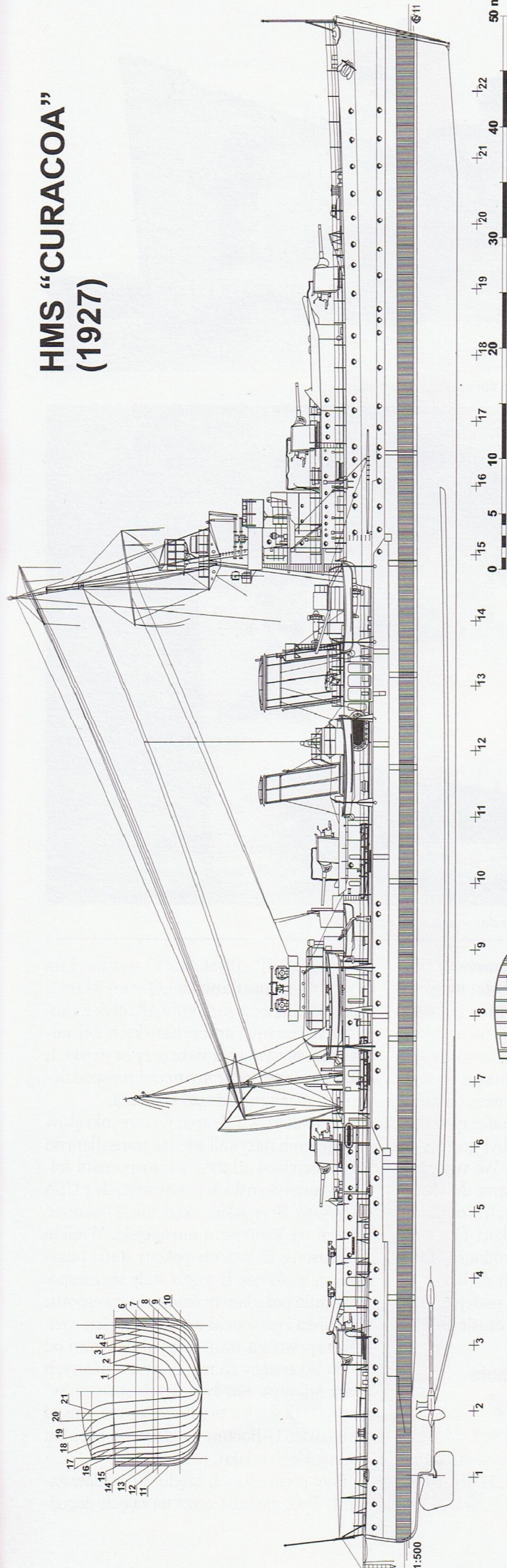
Działa kal. 102 mm Mk XVI montowane na podwójnych podstawach Mk XIX miały kąt podniesienia aż 80 stopni. Przy kącie 45 stopni wystrzeliwane pociski docierały na wysokość 11 890 m, a w strzelaniu poziomym miały donośność 18 150 metrów. Także szybkostrzelność tych dział była o wiele większa od pojedynczych, przestarzałych armat zastosowanych na „Curlew” i „Coventry”.

Modernizację „Curacao” przeprowadzono w stoczni w Chatham w okresie od września do grudnia 1939 roku. W dniu 26 stycznia 1940 roku okręt został ponownie wcielony do czynnej służby już jako krążownik przeciwlotniczy i wyruszył w morze na

Ostatnie znane zdjęcie „Curacao” z drugiej połowy 1942 roku

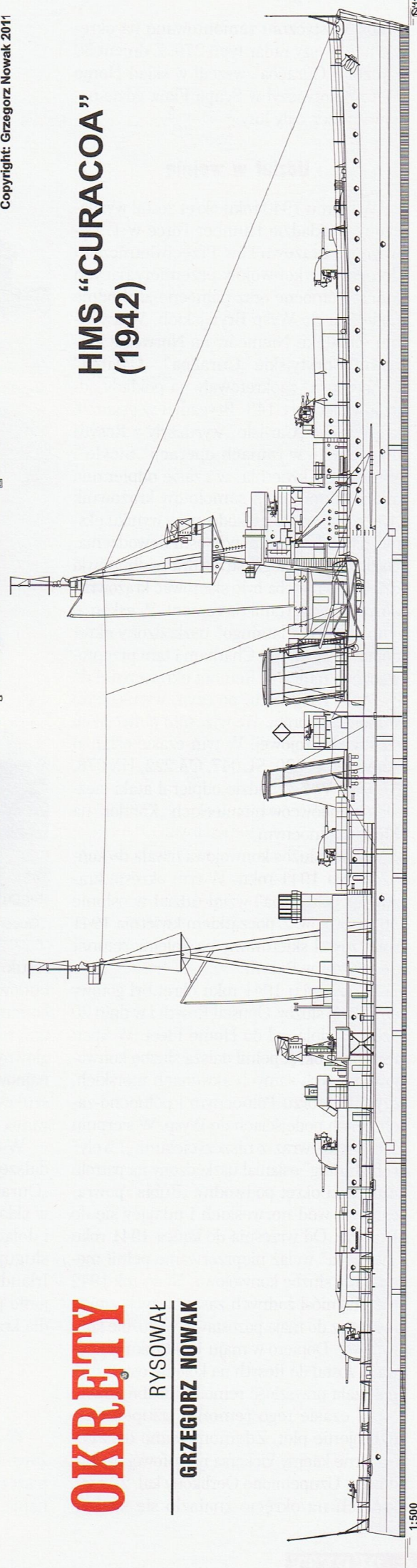


HMS "CURACOA" (1927)



Copyright: Grzegorz Nowak 2011

HMS "CURACOA" (1942)



OKRETY

RYSOWAŁ

GRZEGORZ NOWAK

próby. W styczniu zamontowano na okręcie najnowszy radar typu 279. Z dniem 30 stycznia „Curacoa” wszedł w skład Home Fleet i zakotwiczył w Scapa Flow, gdzie bazował przez cały luty.

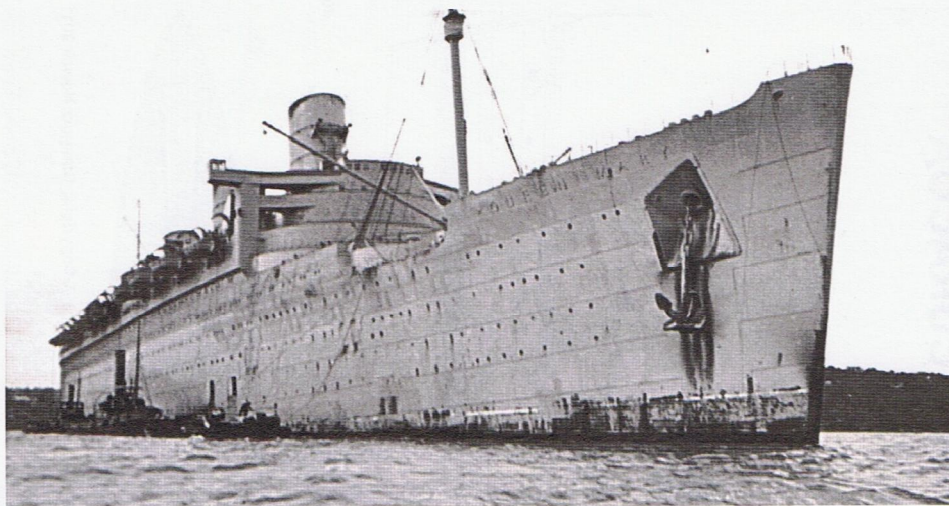
Udział w wojnie

W marcu 1940 roku okręt został wyznaczony w składzie Humber Force w 1. Dywizjonie Krążowników Przeciwlotniczych do ochrony konwojów przemierzających Morze Północne oraz północno-zachodnie podejścia do Wysp Brytyjskich. W kwietniu, po ataku Niemców na Norwegię krążowniki brytyjskie „Curacoa”, „Galatea” i „Arethusa” zaokrętowały na pokłady oddziału piechoty 148. Brygady i w eskorcie krążownika „Carlisle” wyruszyły z Rosyth do Molde – w ramach operacji „Sickle”. W dniu 24 kwietnia, w czasie odpierania ataku niemieckich samolotów krążownik „Curacoa” został uszkodzony w wyniku eksplozji bomby poniżej pomostu dowodzenia. Uszkodzeniu uległa struktura nadbudówki dziobowej i trzeba było skierować krążownik do Wielkiej Brytanii na remont. W eskorcie słupa HMS „Flamingo” uszkodzony okręt dotarł do stoczni w Chatham i tam przeprowadzono naprawy. Remont okrętu trwał do sierpnia 1940 roku, po czym wyruszył on w morze na próby. We wrześniu powrócił do służby konwojowej. W tym czasie osłaniał konwoje OA 220, SL 047, OA 222, HX 078, SL 050. W listopadzie odpierał ataki ciężkich bombowców niemieckich „Kondor” na Morzu Północnym.

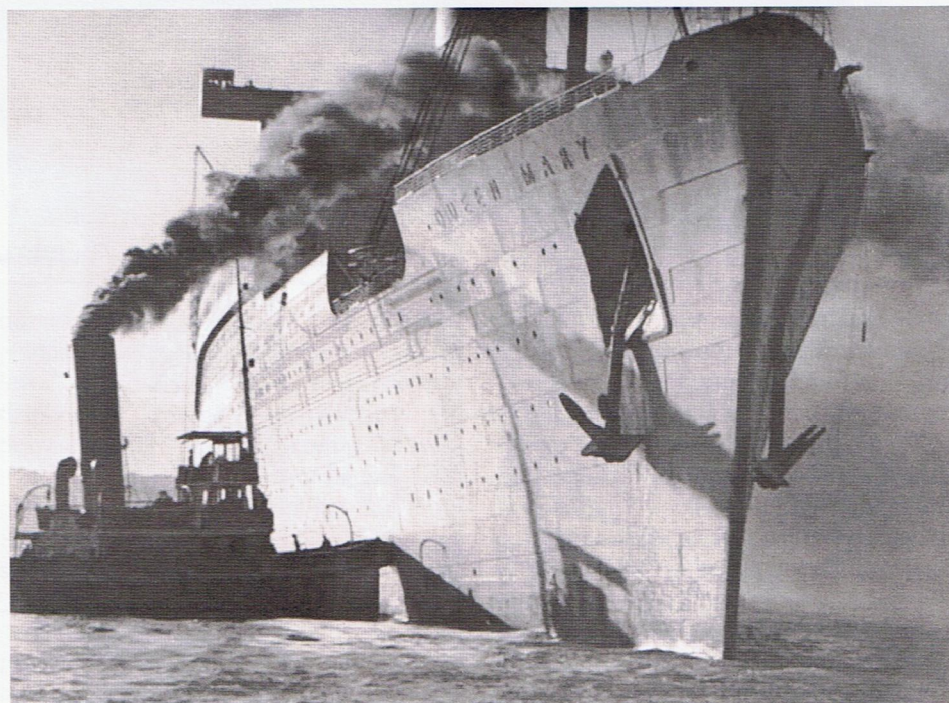
Dalsza służba konwojowa trwała do końca marca 1941 roku. W tym okresie krążownik „Curacoa” wziął udział w osłonie 36 konwojów. Z początkiem kwietnia 1941 roku został skierowany na kolejny remont do stoczni w Rosyth.

W czerwcu 1941 roku okręt był gotowy do dalszej służby. Opuścił Rosyth i w dniu 20 czerwca dołączył do Home Fleet. W lipcu i sierpniu okręt pełnił dalszą służbę konwojową na tych samych akwenach morskich, czyli na Morzu Północnym i północno-zachodnich podejściach do Wysp. W sierpniu 1941 roku wraz z niszczycielami „Lively” i „Lightning” osłaniał uszkodzony na patrolu francuski okręt podwodny „Rubis” powracający z wód norweskich i udający się do Dundee. Od września do końca 1941 roku „Curacoa” wciąż nieprzerwanie pełnił monotonną służbę konwojową. Nowy rok 1942 nie przyniósł żadnych zasadniczych zmian i okręt aż do maja pozostawał w służbie konwojowej. Dopiero w maju 1942 roku skierowany został do Rosyth na kolejny, ostatni jak pokazała przyszłość remont i dozbrojenie.

W czasie tego remontu uzupełniono uzbrojenie plot. Zdemontowano dwa poczwórne kaemy Vickersa na rufowej nadbudówce. Uzupełniono Oerlikony kal. 20 mm, których na okręcie znalazło się siedem



„Queen Mary” w czasie wojny jako transportowiec wojska



„Queen Mary” w Sydney w 1940 roku

sztuk. Dwa na skrzydłach pomostu nadbudówki dziobowej, dwa po obu stronach komina, dwa na platformach tuż za masztami rufowym i jeden na rufie, na pokładzie głównym. Na okręcie zainstalowano także najnowsze radary typu 271 służące do przeszukiwania celów morskich oraz do kierowania ogniem artylerii plot radar typu 282.

W czerwcu krążownik był gotowy do dalszej służby konwojowej. We wrześniu „Curacoa” została skierowana do służby w składzie Western Approach Command i dołączyła do Irish Sea Eskort Force obsługujących konwoje na wodach Morza Irlandzkiego i zmierzających do baz w rejonie północno-zachodnich podejść. Bazą dla krążownika był w owym czasie Belfast.

Pechowe spotkanie z „Queen Mary”

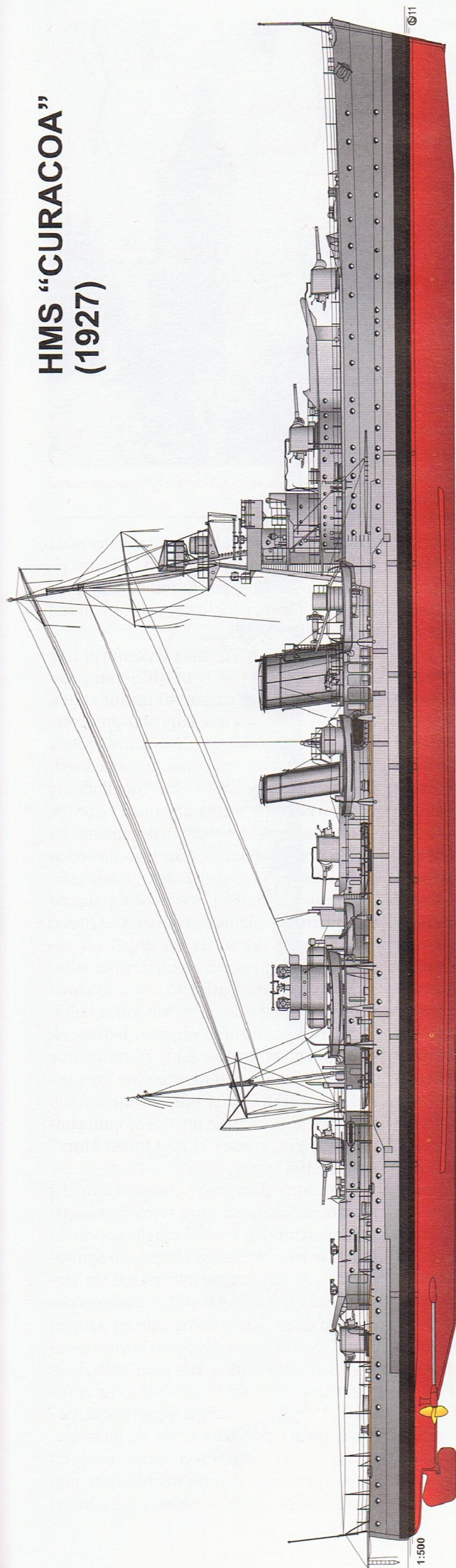
W dniu 1 października 1942 roku krążownik „Curacoa” w towarzystwie pięciu niszczycieli: HMS „Bulldog”, HMS „Bramham”, HMS „Cowdray”, HMS „Skate” oraz

polskiego ORP „Błyskawica” wyruszył na przejęcie transatlantyka „Queen Mary”, który pokonawszy samotnie Atlantyk z około 11 tysiącami⁴ amerykańskich żołnierzy miał otrzymać u wybrzeży brytyjskich eskortę w celu ochrony przed niespodziewanym atakiem jakiegoś U-Bootu.

„Potwory” – tak marynarze okrętów eskortowych nazywali wielkie transatlantyki przemierzające Atlantyk z transportami żołnierzy amerykańskich przewożonych z USA na Wyspy Brytyjskie, skąd mieli dokonać inwazji na kontynent europejski. Wielkie i luksusowe za czasów pokoju statki pasażerskie, w okresie II wojny stały się niespodziewanie pożądanym środkiem transportu dla wojska i personelu wojskowego. Ich wielkość zapewniała transport jednorazowo od 10 do 20 tysięcy żołnierzy przetrzucanych przez Atlantyk. Każdy z owych „potworów” rozwijał tak wielką prędkość, że nie musiał się obawiać U-Bootów na głównym odcinku atlantyckiego szlaku.

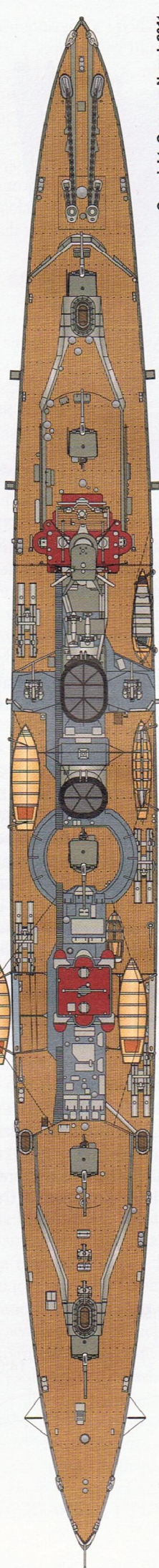
Przy prędkościach rzędu 30 węzłów żaden U-Boot nie miał szans na zajęcie dogod-

HMS "CURACOA" (1927)



1:500

0 5 10 20 30 40 50 m

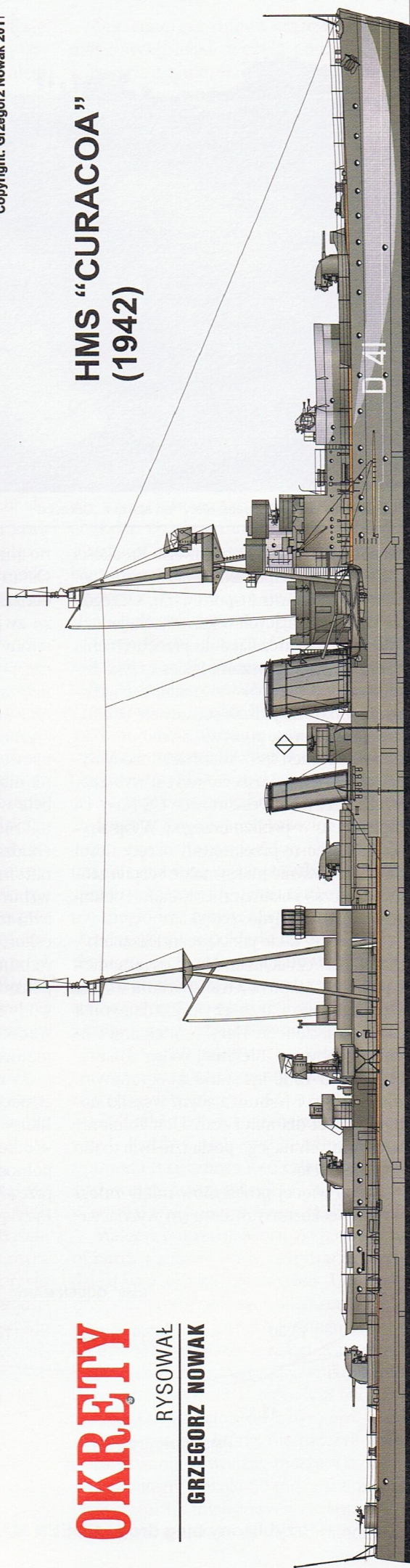


Copyright: Grzegorz Nowak 2011

OKRETY

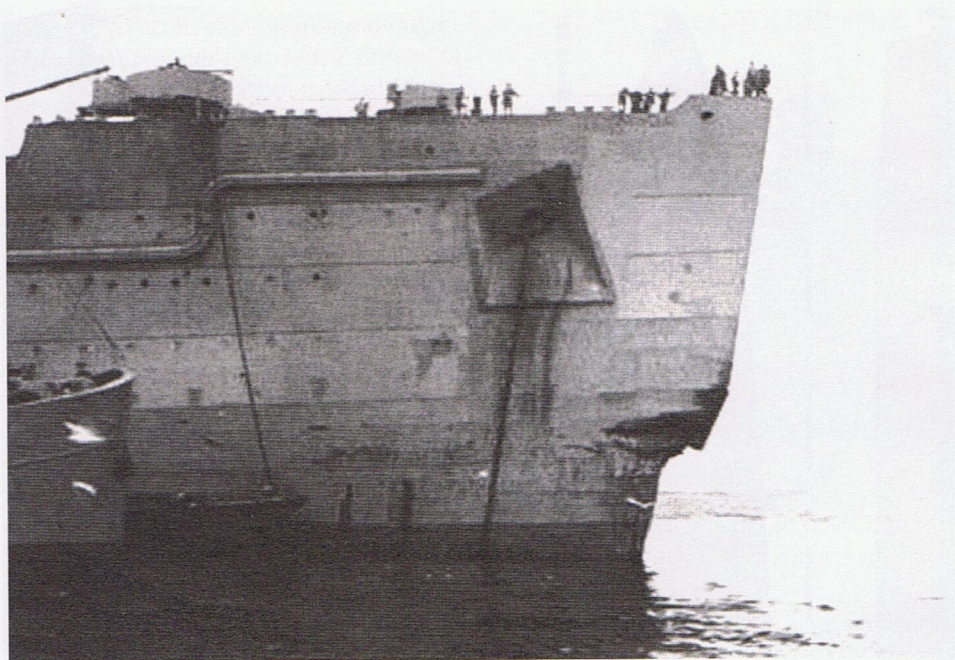
RYSOWAŁ
GRZEGORZ NOWAK

HMS "CURACOA" (1942)

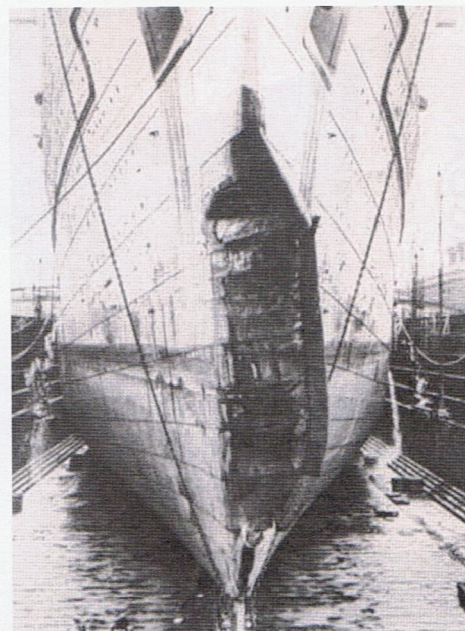


1:500

©11



Uszkodzenia dziobu „Queen Mary” po kolizji z „Curacoa”



Uszkodzony dziób „Queen Mary” po zderzeniu z krążownikiem „Curacoa”

nej pozycji do ataku torpedowego. Prędkości U-Bootów były odpowiednie dla ścigania powolnych statków transportowych, szczególnie tych podążających w konwojach, jednak dalece niewystarczające do przechwycenia transatlantyka. Owszem, jakieś ryzyko istniało zawsze, ale było ono znikome. Najbardziej ryzykowne jednak stawały się odcinki początku i końca podróży. Z tego powodu każdy z wielkich transatlantyków, kiedy wyruszał z USA, był eskortowany u wybrzeży przez niszczyciele i eskortowce US Navy. Po dopłynięciu w pobliże brzegów Wysp Brytyjskich eskortę przejmowały okręty Royal Navy by zapewnić maksymalne bezpieczeństwo podczas pokonywania Kanału Północnego i Firth of Clyde.

„Potwory” takie jak „Queen Elizabeth”, „Aquitania” czy „Queen Mary” przemierzały północny Atlantyk z transportami wojska w pełnym wymiarze aż do października 1942 roku. „Queen Mary”, statek linii Cunarda, zdobywca „Błękitnej Wstęgi Atlantyku” w roku 1936 był statkiem ogromnym, luksusowym i wzbudzającym wszelki podziw. Nawet dla amerykańskich żołnierzy okrętowanych na jego pokładzie było to nie lada przeżycie.

Nieco więcej problemów miały załogi okrętów eskortowych, którym wyznacza-

no misję osłaniania takiego „potwora”. Ostatnia część rejsu „Queen Mary” była dla załóg okrętów eskorty służbą, nie dość że związaną z realnym zagrożeniem ze strony U-Bootów, to jeszcze ogromnie wyczerpującą z racji dużych prędkości, jakie należało rozwijać i stosować przez dłuższy czas utrzymując jednocześnie szyk i system zygzaków zapobiegających atakom okrętów podwodnych. Każda wachta dla marynarzy na mostkach niszczycieli czy krążownika była wyczerpująca do granic. Wielki statek nic sobie nie robił przy prędkości dochodzącej do 30 węzłów ze stanu morza, natomiast dla niszczyciela pokonującego wzburzone morze z tą samą prędkością była to służba naprawdę ciężka. Okręty eskorty częstokroć doznawały wszelkiego rodzaju uszkodzeń, grzywy fal demolowały pokłady, a uderzenia w ściany spienionej wody nadwyrężały kadłuby. Dla oficerów wachtowych i sterników każdy moment nieuwagi mógł skończyć się tragicznie.

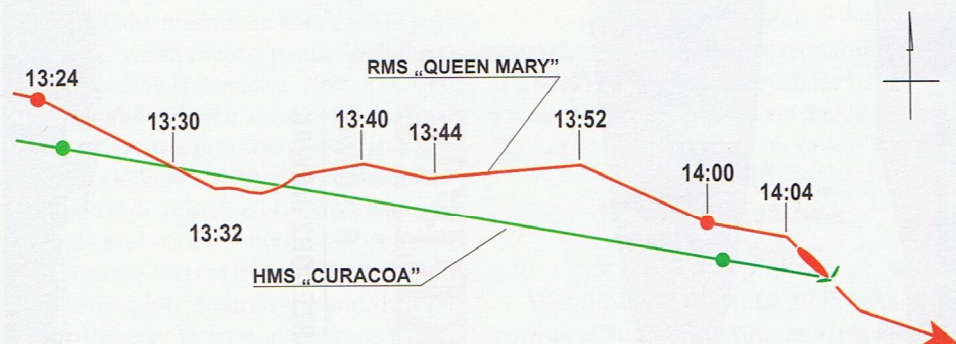
W nocy z 1 na 2 października 1942 roku „Queen Mary” dowodzona przez kapitana Illingwortha spotkała się z eskortą brytyjską w odległości około sześćdziesięciu mil na północny zachód od punktu określanego przez Anglików „Blody Foreland” (Krwawy Przylądek). Krążownik „Curacoa” dowo-

dzony przez komandora Johna Boutwooda od razu zajął miejsce przed „Królową”, w odległości około pięciu mil od niej. Pięć niszczycieli rozwinęło szyk osłony przed dziobem krążownika.

„Queen Mary” płynęła wykonując tzw. „zygzak nr 8”, który w przybliżeniu polegał na tym, że w czasie 40 minut statek zmieniał sześciokrotnie kurs oraz prędkość. Płynąc prosto osiągał 26 węzłów. Kiedy zmieniał kurs na wykonanie zygza, prędkość wzrastała do 28,5 węzła. Niemłody już i dość wysłużony służbą wojenną krążownik „Curacoa” mógł rozwijać maksymalnie 25 węzłów, w związku z czym jego dowódca podjął decyzję o zaniechaniu zygzakowania.

Mimo niewielkiej, wydawałoby się, że mało istotnej różnicy prędkości, „Queen Mary” powoli doganiała krążownik i w porze obiadowej dnia 2 października odległość między transatlantyką a krążownikiem zmalała do zaledwie kilku kabli. Wzajemne położenie obydwu jednostek skomplikował jeszcze fakt, że nawigator „Queen Mary” podał niewłaściwy kurs generalny statku. Na „Curacoa” otrzymano informację, że wynosi on 108 stopni, podczas gdy rzeczywisty kurs „Queen Mary” wynosił 106 stopni.

Dowódca „Curacoa” chcąc skompensować rozbieżność dróg swojego okrętu i transatlantyka, wносił ciągle poprawki kursu w lewo własnego okrętu. To spowodowało, że gdy krążownik znalazł się stosunkowo blisko dziobu statku pasażerskiego, jego droga była zbieżna z drogą „Queen Mary”. Sytuację komplikowało jeszcze samo zygzakowanie statku, który raz zbliżał się niebezpiecznie do krążownika, to znów oddalał się. Powtarzająca się sytuacja, kiedy obydwie jednostki zbliżały się do siebie, trwała krótko, wobec czego uśpiło to w jakiś sposób czujność oficerów wachtowych, niemniej jednak oficer wachtowy na „Queen



Przybliżony bieg dróg „QUEEN MARY” i „CURACOA”

PORÓWNANIE WIELKOŚCI RMS „QUEEN MARY” I HMS „CURACOA”

1:1200

Mary” poczuł zaniepokojenie i podzielił się swoimi uwagami z kapitanem Illingworthem. Ten zbył go jednak uwagą, że załogi okrętów wojennych są doskonale przygotowane do służby eskortowej i znakomicie znają swoje rzemiosło, wobec czego nie ma powodów do niepokoju. Gdyby nawet pojawiło się jakieś zagrożenie, szybki krążownik czy niszczyciel zdoła w porę szybko umknąć w bok przy swoich wysokich prędkościach.

Zagłada dzielnego okrętu

Punktualnie o godzinie 14.00 „Queen Mary” ustawiła się na kurs generalny 106 stopni na czas czterech minut. Był to kurs niemal równoległy z kursem trzymanym bez zmian od ok. 13.30 przez krążownik „Curacoa”. W ciągu tych czterech minut „Queen Mary” – mająca 3,5 węzła przewagi prędkości nad krążownikiem – zbliżyła się do „Curacoa”, a o godzinie 14.04 wykonała zwrot zygzakowy na prawą burtę na kurs 131 stopni. Na tym kursie statek miał pozostać przez osiem minut, a następnie miał wykonać zwrot zygzakowy o 50 stopni w lewo.

Nim osiem minut minęło, oficer wachtowy „Queen Mary” nakazał sternikowi lekkie wychylenie steru w lewo, aby przygotować już statek do wielkiej zmiany kursu lewo na burt. Częściowo chciał też instynktownie uciec od niepokojąco bliskiej obecności krążownika. Po wydaniu tej komendy oficer wachtowy wszedł do pomieszczenia sterówki, aby sprawdzić osobiście działania sternika oraz położenie steru. Kiedy po krótkiej chwili powrócił na skrzydło mostka, skąd rozciągał się doskonały widok, zobaczył krążownik „Curacoa” idący wyraźnie zbieżnym kursem z kursem „Queen Mary” i o zgrozo, był już tak blisko, że oficer mógł zajrzeć mu niemal do kominów! Wydał wtedy natychmiastową komendę „lewo na burt”, ale rozpędzona masa kilkudziesięciu tysięcy ton nie od razu zareagowała na ster. Mijały sekundy długie jak wieczność, a oficer wachtowy wbijał paznokcie w drewniane oparcia mostka transatlantyka starając się siłą woli odsunąć nieszczęsny krążownik, dla którego już nie było ratunku.

I choć dziób „Queen Mary” zaczął się w końcu powoli kierować w lewo, było już za późno dla krążownika. Kilkanaście sekund po godzinie 14.10 wysoka, ostra stewa dziobowa transatlantyka uderzyła z impetem dokładnie w śródkręcie krążownika „Curacoa”, pod kątem około 20 stopni. Krążownik został przecięty niczym gigantycznym nożem na dwie części, dokładnie na wysokości stanowiska dział 102 mm, tuż za drugim kominem. Siłą uderzenia został przechylony mocno na prawą burtę, obydwie rozdzielone części zostały rozsunięte na boki pędzącym kadłubem „Queen Mary”, która przeszła dalej jak poprzez otwarte wrota.

Odcięta część rufowa krążownika niemal natychmiast zaczęła pograżać się w wodzie i zniknęła całkowicie pod jej powierzchnią w niespełna minutę. W pomieszczeniach okrętowych „Curacoa” uwięzionych było wielu marynarzy, którzy nie mieli najmniejszych szans na ocalenie. Część dziobowa krążownika, na pokładzie której odpoczywało wielu marynarzy wolnych od wachty, siłą rozpędu oraz uderzenia dziobnicą „Queen Mary”, zdołała się jeszcze na chwilę wyprostować, po czym przedryfowała jeszcze kilkadziesiąt metrów nabierając gwałtownie wody i pograżając się w głębiny. Nie było czasu na opuszczenie łodzi przy pomocy żurawików, nie było też czasu nawet na zrzucanie tratw ratunkowych. Marynarze z górnego pokładu po prostu skakali do wody tak jak stali i starali się jak najszybciej oddalić od tonącej części dziobowej, która wytwarzała wir mogący wciągnąć w głębiny każdego pływaka. Dziobowa część staranowanego „Curacoa” zatonała w ciągu pięciu minut. Na powierzchni pozostały tylko pieniące się wiry jakby gotującej się wody i ocaleni z katastrofy marynarze.

Rozpędzona „Queen Mary” w wyniku zderzenia straciła kilkanaście węzłów prędkości. Uszkodzenie dziobu było nieznaczne. Zredukowano prędkość tymczasowo do 10 węzłów w celu umożliwienia grupie awaryjnej zabezpieczenia dziobu. Po założeniu blach i uszczelnieniu uszkodzonego dziobu, statek zwiększył natychmiast prędkość do 28,5 węzła. Wokół mogły przecieć czaić się niemieckie okręty podwodne. O zatrzymaniu się i próbie wyławiania rozbitków przez sprawcę katastrofy, czyli „Queen Mary” nie mogło być mowy. Dwóch marynarzy-artyleryzistów z pokładu „Queen Mary” obsługujących rufowe działo widząc tragedię rozbitków zdołało wyrzucić za burtę statku jedną tratwę ratunkową, ale trudno jest stwierdzić, czy ktoś z niej skorzystał.

Marynarze z niszczycieli eskorty patrzyli z wielkim rozgoryczeniem i bólem na całe zdarzenie. Świadcami naocznych zdarzeń byli także polscy marynarze z „Błyskawicy”. Każdy z nich czuł bezsilną gorycz z powodu tragicznego losu członków załogi krążownika, którzy polegli nie w walce, ale w wyniku tragicznego zbiegu okoliczności.

Walcząc o utrzymanie się na powierzchni bardzo zimnej wody marynarze z nadzieją wypatrywali niszczycieli. Udało się uratować dowódcę krążownika, komandora Boutwooda oraz jeszcze jednego oficera a także 99 marynarzy z załogi „Curacoa”. Z 439 członków załogi krążownika uratowano więc jedynie 101 osób, 338 oficerów i marynarzy zginęło wraz z okrętem. Ciała wielu marynarzy, którzy nie przeżyli walki o przetrwanie w wodzie, morze wyrzuciło na ląd odległy o około 50 mil, gdzie zostali pochowani na miejscowych cmentarzach na wybrzeżu północnej części Irlandii.

Warto wspomnieć o tym, że historia zatopienia „Curacoa” była utrzymywana w ścisłej tajemnicy przez Admiralicję aż do końca wojny, a ocaleni rozbitkowie zostali tak poddani „obróbce” przez wywiad, że żaden z nich nie miał prawa wspominać o tym gdzie służył i na jakim okręcie, nie mówiąc już o jego losie.

Warto także wspomnieć w tym miejscu o tym, co pisze Clay Blair w swojej książce „Hitlera wojna U-Bootów”. Według niego pośrednim sprawcą zatonięcia „Curacoa” był okręt podwodny U-407 dowodzony przez dwudziestopięcioletniego Ernsta-Ulricha Brüllera. Okręt ten w dniu 15 sierpnia opuścił Kilonię i miał skierować się na północny Atlantyk. Płynąc do Brestu natrafił na „Queen Mary” i wszystko wskazywało na to, że ma on dużą szansę na skuteczny atak torpedowy. Obserwatorzy z „Queen Mary” (a może z „Curacoa”?) wykryli obecność U-407 i ogłosili alarm. Krążownik schodząc z linii namiaru U-Boota wszedł na kurs zderzeniowy z zygzakującym transatlantykiem, i to przesądziło o jego losie. Na ile jest to wiarygodna wersja? – Tego nie wiemy.

Po wojnie Admiralicja wystąpiła na drogę sądową pozywając armatora „Queen Mary”, czyli Cunard White Star Line twierdząc, że wyłącznie „Queen Mary” ponosi

odpowiedzialność za utratę krążownika w 1942 roku. W procesie przesłuchiwało zarówno dowódcę transatlantyki, jak i ocalałego dowódcę „Curacoa”, komandora Johna Boutwooda. W rezultacie został on uniewinniony, a winę za tragedię sąd podzielił między Cunarda i Admiralicję, przy czym 2/3 winy spoczywało na barkach Admiracji a 1/3 na „Queen Mary”. Oburzona Admiracja odwołała się do Izby Lordów, ale niczego to nie zmieniło, Sąd Apelacyjny podtrzymał wydany wcześniej wyrok.

Tymczasem „Potwór”, który zatopił krążownik szczęśliwie przetrwał wojnę, po której zakończeniu przeszedł remont. Po przywróceniu mu wyglądu rasowego transatlantyki i usunięciu wszelkich wojennych śladów, statek powrócił do transatlantycznych rejsów pasażerskich, które odbywał szczęśliwie do 1967 roku. W tym samym roku został sprzedany do USA i zamieniony na pływający, luksusowy hotel. Istnieje do dziś cumując przy Long Beach w Kalifornii. □

Źródło zdjęć: Ship Of The World, Australian National Maritime Museum, Internet i zbiory autora.

Bibliografia

Książki

Watton R., *The Cunard Liner Queen Mary*, Conway, Annapolis 1989.

Blair C., *Hitlera Wojna U-Bootów*, Tom-2 ścigani 1942-1945”, Magnum, Warszawa 1999.

Ravel A. & Roberts J., *British Cruisers of World War Two*, Naval Institute Press, Annapolis 1980.

Czasopisma

Morze
Okręty Wojenne
Warship 1997-1998
Warship International
Ship Of The World

Przypisy

¹ Nazwa okrętu „Curacoa” pisana jest z błędem. Powinna brzmieć „Curacao”, jako że pochodzi ona od nazwy wyspy Curacao położonej w archipelagu Małych Antyli na Karaibach. W Royal Navy już pierwszy okręt o nazwie „Curacoa” pisany był z błędem powielonym przy nadaniu nazwy drugiej jednostce, która jest bohaterem naszego artykułu. W literaturze często jednak znajdziemy nazwę krążownika pisaną na siłę poprawnie, czyli „Curacao” co w odniesieniu do okrętu nie ma zastosowania.

² Krążownik HMS „Caroline” szczęśliwie przetrwał obydwie wojny światowe i istnieje do dziś. Choć zdemontowano uzbrojenie i oszczędzono sylwetkę nieokrętową zabudowę, okręt można podziwiać w Belfaście jako niezwykłą pamiątkę sprzed niemal 100 lat.

³ Mowa tu o pierwszych pięciu okrętach typu Dido, które zbudowano w latach 1937–41. Zbudowano ogółem 16 krążowników przeciwlotniczych typu Dido, których głównym uzbrojeniem były uniwersalne działa kal. 133 mm.

⁴ Źródła podają rozbieżne dane co do ilości transportowanych żołnierzy na pokładzie „Queen Mary” w październiku 1942 roku. Jedne mówią o 10-11 tysiącach + 908 osób załogi, inne podają 12 tysięcy + załogę, a jeszcze inne (Clay Blair) podają, jakoby na pokładzie statku znajdowało się aż 15 tysięcy amerykańskich żołnierzy.

„Queen Mary” jako hotel w Long Beach w Kalifornii na zdjęciu współczesnym





PRZEKAŻ 1% PODATKU

KRS 0000 329 604

FUNDACJA "SZKOŁA POD ŻAGLAMI KRZYSZTOFA BARANOWSKIEGO"

www.szkolapodzaglami.org.pl

Czerwone U-Booty

W latach II wojny światowej hitlerowskim Niemcom udało się zbudować gigantyczną, liczącą niemal 1200 jednostek, flotę okrętów podwodnych. W ostatnich miesiącach wojny do służby zaczęły wchodzić okręty podwodne zupełnie nowego typu XXI i XXIII, nazywane też „elektrycznymi U-Bootami”. Stanowiły one niewątpliwie ogromny krok do przodu w konstrukcji okrętów podwodnych.

JAN RADZIEMSKI

Niemieccy konstruktorzy pracowali nad kolejnymi rewelacyjnymi jednostkami typu XVII i XXVI napędzanymi turbiną gazową Waltera zdolną do pracy w położeniu podwodnym. Nowy rodzaj napędu pracujący w tzw. cyklu zamkniętym czynił je prawdziwymi okrętami podwodnymi. To Niemcy po raz pierwszy zastosowali na swoich okrętach „chrapy”, baterie akumulatorów o dużej pojemności, oszczędne silniki Diesla, ultranowoczesne torpedy akustyczne itp. innowacje.

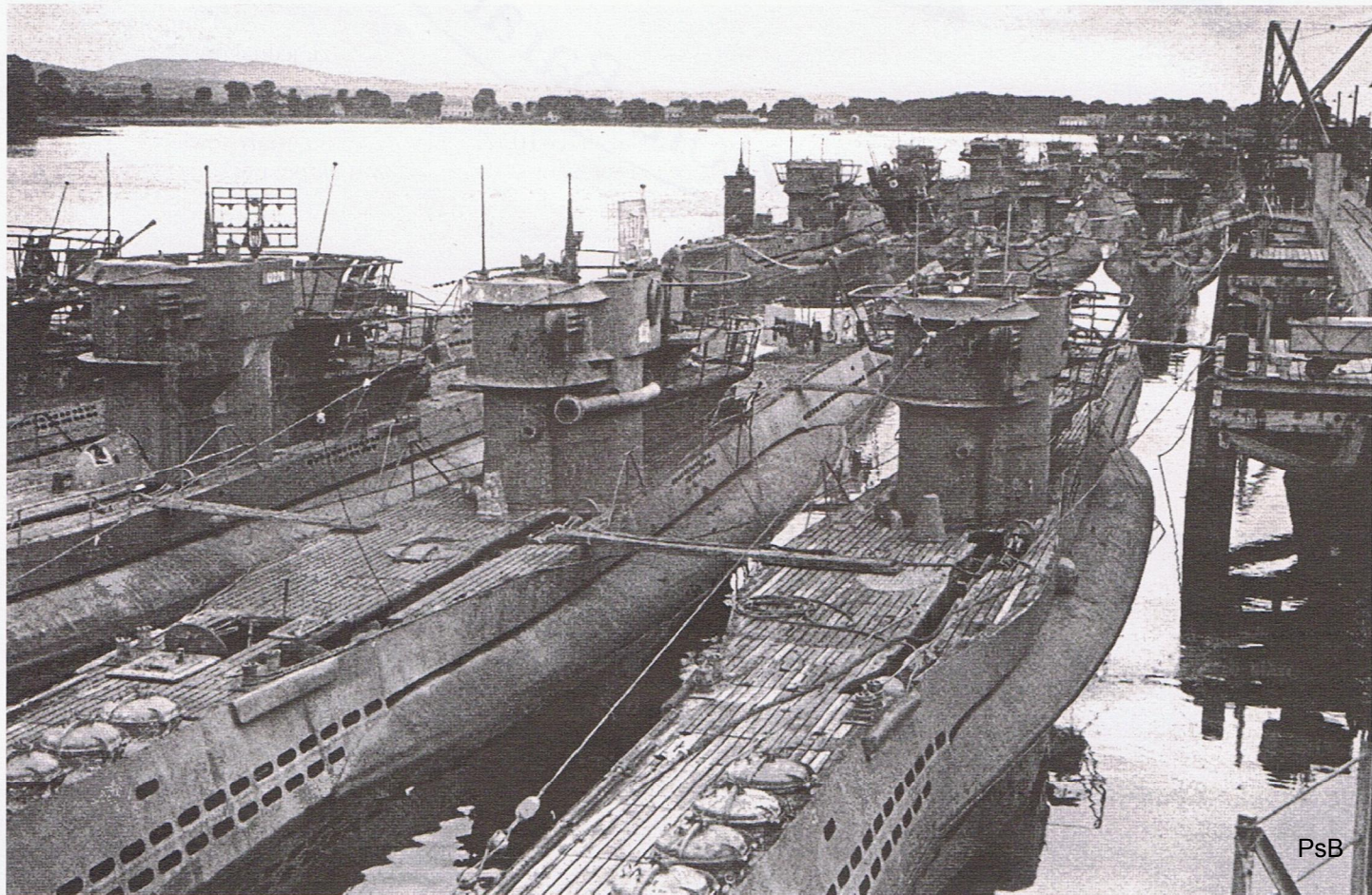
Wszystkie te „podwodne” nowinki bardzo interesowały ekspertów sojuszniczej trójki. W szczególności dla konstruktorów okrętów podwodnych, zapoznanie się ze

szczegółami technicznymi najnowszych niemieckich konstrukcji, stanowiło nie lada gratkę. Stopień zainteresowania niemiecką bronią podwodną wśród koalicjantów był jednak różny. Na jednym biegunie można umieścić USA, które głównie martwiły się co począć po wojnie z własną olbrzymią flotą, której „dorobiły” się podczas wojny. Na drugim biegunie znalazł się Związek Radziecki mający chrapkę na przejęcie większej liczby U-Bootów i wprowadzenie ich do służby w WMF, w celu szybkiego uzupełnienia poniesionych strat. A były one znaczne – niemal 100 własnych okrętów podwodnych utracono w okresie 1941–45. Połowa z tych strat przypadała na Flotę Bałtycką, którą koniec wojny zastał z zaledwie 20 sprawnymi okrętami podwodnymi spośród 65 ją rozpoczynających¹. Uzupełnienie tych strat przez zniszczony przemysł

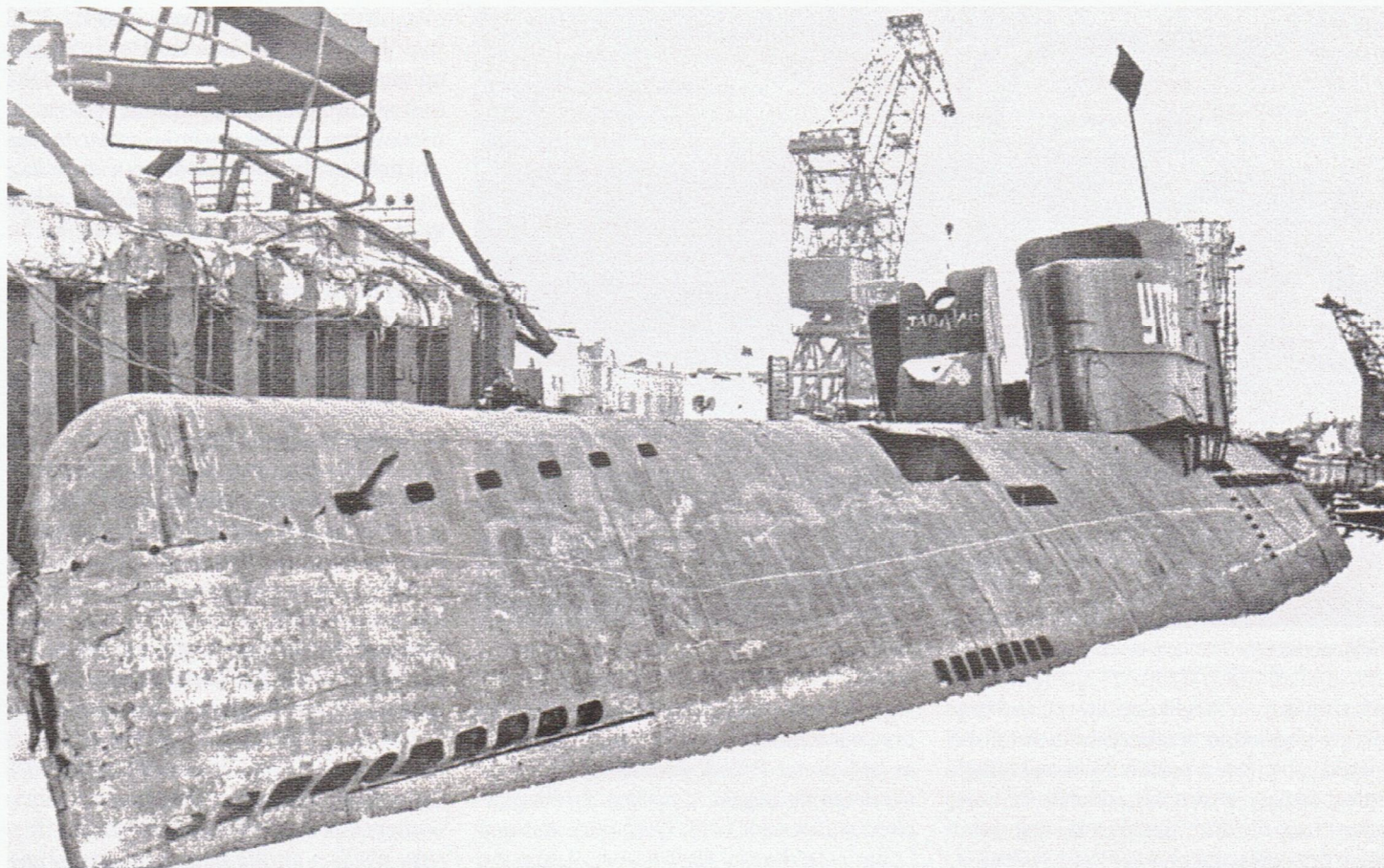
mogło nastąpić nie wcześniej niż pod koniec lat 40. i początku 50. Przy tym należy pamiętać, że pozostałe w linii jednostki były technicznie zużyte i moralnie przestarzałe.

Kontrowersje brytyjsko-sowieckie

Sprawę podziału niemieckiej floty wojennej poruszył po raz pierwszy Stalin w liście do W. Churchilla i H. Trumana wystosowanym 23 maja 1945 roku. W piśmie tym przekonywał sojuszników, że ZSRR ma prawo liczyć na minimum jedną trzecią zdobytych okrętów niemieckich, podobnie jak to się stało przy podziale floty włoskiej. W odpowiedzi na ten list obaj przywódcy potwierdzili gotowość przedyskutowania kwestii podziału niemieckiej floty podczas obrad przyszłej konferencji wielkiej trójki w Poczdamie. Już w pierw-



Niemieckie U-Booty w brytyjskim porcie Lisahally w oczekiwaniu na dalsze losy. Na pierwszym planie okręty typu VII C, drugi od prawej U-1058 (wkrótce przekazany ZSRR), czerwiec 1945 r.



Okręt podwodny N-27 (eks-U- 3515 typu XXI) podczas prac rozbiórkowych, 1973 r.

szym dniu wspomnianej konferencji sprawa podziału niemieckiej floty wojennej stała się powodem poważnych kontrowersji brytyjsko-sowieckich. Niespodziewanie Churchill zaostrzył swoje stanowisko domagając się dużo większego udziału niż 1/3, argumentując je ponadprzeciętnym wkładem Royal Navy w pokonanie Niemiec na morzu i poniesionymi stratami. Najwięcej emocji budził podział niemieckiej floty podwodnej. Z 1188 U-Bootów zbudowanych przez Niemców 788 zatopiły siły alianckie w czasie wojny. Wg stanu na dzień 8 maja 1945 roku w Kriegsmarine pozostawało jeszcze ok. 400 sprawnych okrętów podwodnych. Większość załóg, wbrew warunkom kapitulacji, wołała jednak zatopić swoje okręty, i tylko 195 jednostek wpadło w ręce aliantów.

Brytyjczycy postulowali zniszczenie niemieckich okrętów podwodnych, z wyjątkiem kilku jednostek najnowszych typów, które mogłyby posłużyć jako okręty doświadczalne. Różnica zdań pomiędzy Churchilllem i Stalinem spowodowała, że problem rozdziału okrętów podwodnych odłożono na koniec konferencji.

Ostateczne porozumienie w tej materii podpisano 6 grudnia 1945 roku. Związek Radziecki w ramach reparacji wojennych otrzymał 10 niemieckich okrętów podwodnych: pięć dużych, cztery średnie i jeden mały. Największą wartość przedstawiały cztery jednostki należące do typu XXI (U-2529, U-3035, U-3041 i U-3515). Były to duże okręty o wyporności nawodnej 1600 t,

przeznaczone do działań na odległych obszarach Atlantyku. Wyróżniały się bardziej opływowymi kształtami kadłubów i kiosków. Miały mocniejsze silniki spalinowe i elektryczne. Wyposażono je w tzw. „chrapy” oraz urządzenia radiolokacyjne. Do tej kategorii zaliczał się też U-1231 należący do nieco starszych jednostek typu IXC/40. Natomiast średniej wielkości U-1057, U-1058, U-1064, U-1305 reprezentowały najliczniejszy w niemieckiej flocie typ VIIC. Ostatni z tej dziesiątki U-2353 należał do małych „elektrycznych” okrętów podwodnych typu XXIII.

Niemieckie U-Booty podlegające przekazaniu Sowiecom, po kapitulacji przebywały w portach brytyjskich. Wszystkie były przeznaczone do wzmocnienia Floty Bałtyckiej ZSRR. Zadanie ich sprowadzenia do portów radzieckich powierzono doświadczonemu marynarzowi, dowódcy kronsztadzkiego morskiego rejonu obronnego, kontradmirałowi J. F. Rallowi. Operacja sprowadzenia ich do baz nowych właścicieli rozpoczęła się późną jesienią 1945 roku.

Kurs na Lipawę

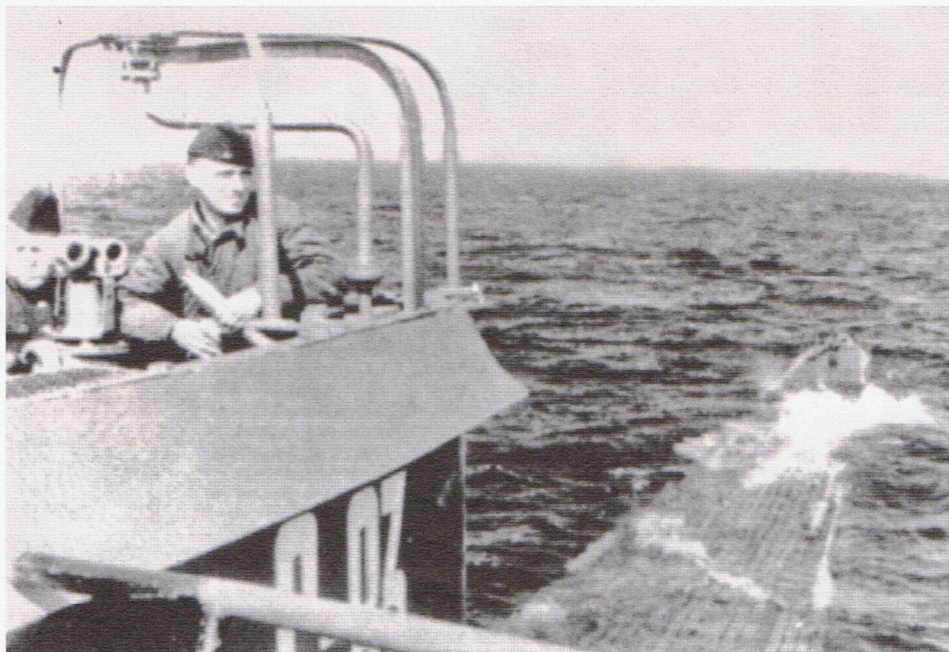
Dziesięć U-Bootów przeznaczonych dla Związku Radzieckiego podzielono na trzy grupy. Pierwsza opuściła Lisahally (Anglia) 24 listopada 1945 r. 30 listopada z Loch Ryan wyszły: U-2353, U-1064 i U-1057. Początkowo skierowały się do Londonderry, a stamtąd – przez Kopenhagę do Lipawy na Morzu Bałtyckim. Część jednostek

została obsadzona przez załogi brytyjskie, reszta szła na holu. Już na początku rejsu pierwszej grupy zdarzyła się kolizja i jeden z okrętów został uszkodzony. Według relacji Anglików dokonano zamiany pechowca na inny. Brak jednak informacji na temat jego nazwy, jak i nazwy drugiego „zastępczego” okrętu. Po przybyciu na miejsce okręty przejmowały sowieckie załogi. Początkowo okręty nosiły oznaczenia literowe „N”, a od 1949 roku, w zależności od podklasy: „B”, „S” i „M”. Służbę pełniły w różnych jednostkach organizacyjnych. Cztery duże okręty podwodne (N-27, N-28, N-29 i N-30) wcielono do 1. dywizjonu 1. Brygady OP stacjonującej w Lipawie (Flota Południowo-Bałtycka).

Wszystkie średnie okręty podwodne (N-22, N-23, N-24, N-25 i N-26) trafiły do składu 4. dywizjonu 2. Brygady OP stacjonującej w Ust’ Dwinsku (Flota Północno-Bałtycka).

Jeden mały okręt podwodny (N-31) wszedł w skład 5. dywizjonu 2. Brygady OP stacjonującej w Ust’ Dwinsku (Flota Północno-Bałtycka)².

Stan techniczny większości okrętów, poza czterema jednostkami typu XXI był nie najlepszy. Świadczą o tym słowa sowieckiego dowódcy byłego U-1231 G. M. Jegorowa (późniejszego admirała), który tak opisuje swój nowy okręt: *Widok okrętu był żalospny. Kadłub miejscami przerdzewiał, szeroki pokład miejscami nawet zapadł się. Stan przyrządów i mechanizmów był po prostu przygnębiający*³. Winę za ten stan rzeczy



Okręt podwodny S-83 (eks-U-1064, typu VII C). Początek lat 50.

przypisywał on Anglikom, którzy rzekomo okręty podwodne przekazywali w fatalnym stanie, a płynące z portów Norwegii i Anglii załogi zdające wyrzucały podobno za burtę aparaturę, niektóre urządzenia, dokumentację oraz opisy mechanizmów i systemów.

Okręty znajdujące się w najgorszym stanie zostały skierowane do Helsinek (Finlandia), gdzie w latach 1946–48 przeszły średni remont w ramach należności reparacyjnych. Eksploatacja nietypowych dla sowieckiej floty okrętów wymagała sporego wysiłku i pociągała za sobą znaczne koszty. Jednak w obliczu pogarszających się stosunków z niedawnymi sojusznikami i przygotowaniami Stalina do kolejnej wojny nie liczone się z podwyższonymi kosztami. Jak to obrazowo określano, potrzebne było *wszystko co mogło pływać i strzelać*.

Sowieccy marynarze początkowo mieli też kłopoty z obsługą urządzeń, uzbrojenia i mechanizmów. Wspomina o tym Jegorow:

A ile trzeba było pokonać problemów przy opanowaniu niemieckiego uzbrojenia torpedowego! Przede wszystkim przygotowanie go do użycia, dowódca działu trzeciego st. lejtnant G. A. Gorbunow dotknął i pomierzył każdą śrubkę w paro-gazowej torpedzie „G-7A” i w bezśladowej elektrycznej „G-7E”. Woził się też z aparatami torpedowymi: one różniły się od naszych⁴.

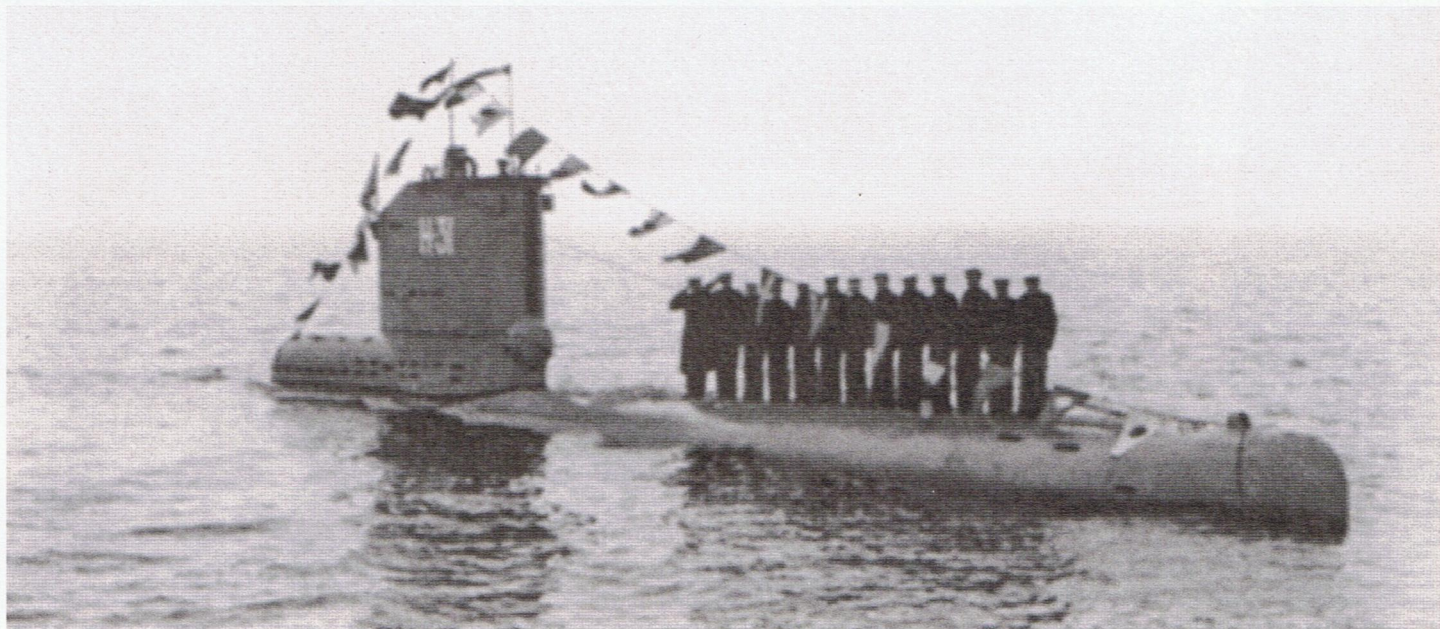
W swoich wspomnieniach Jegorow porównując niemieckie okręty podwodne z sowieckimi przypisuje tym ostatnim wyższą jakość broni torpedowej, środków łączności i nawigacji, a także większy zapas pływalności. Podkreśla jakościową różnicę między okrętami tych państw polegającą na tym, że na sowieckich okrętach podwodnych sterowanie szeregiem mechanizmów i urządzeń było pneumatyczne lub elektryczne, w niemieckich w tym celu wykorzystywano przede wszystkim hydraulikę. Inny sowiecki dowódca A. Usov (późniejszy kontradmira-

rał), pływający przez pewien czas na S-82 (typ VIIC) wyraża o nim bardzo pozytywną opinię. Według Uсова była to jednostka o wyjątkowo prostej konstrukcji, w zasadzie niezawodna. Nawet warunki bytowe uważa za znośne: *Mimo stosunkowo niewielkiej wyporności (700 t.) każdy członek załogi miał swoje miejsce do spania, szafkę na rzeczy osobiste zamykaną na klucz. Oficerowie mieli także szafkę na wierzchnią odzież i małą szafkę na dokumenty służbowe. Miejsce do spania dowódcy (kajuta) oddzielone było tylko ciężką kotarą i nazywało się kajuta dowódcy⁵.*

Na koniec jeszcze jedna opinia, tym razem konstruktora pierwszych sowieckich okrętów podwodnych B. M. Malinina o jednostkach typu XXI i XXIII. Charakteryzował on te okręty następująco: *Należy je zaliczyć do niewątpliwie udanych okrętów podwodnych, odpowiadających nowej sytuacji morskiej podwodnej wojny. One utożsamiają sobą odejście od poprzednich (przedwojennych) sztywno ustanowionych kanonów... Niemieckie okręty podwodne XXI i XXIII serii pokazały możliwość stworzenia okrętów podwodnych, dysponujących podwodnymi prędkościami dwa razy większymi niż poprzednio przy wykorzystaniu tych samych źródeł energii⁶.*

Bez względu na ocenę poszczególnych oficerów okręty pozyskane w ramach reparacji stanowiły do początku lat 50. ponad ¼ sowieckich okrętów podwodnych na Bałtyku. Szczególnie cenne okazały się cztery okręty podwodne typu XXI, które do chwili wejścia do służby rodzimych okrętów podwodnych projektu 613 zaliczały się do najnowocześniejszych.

Latem 1949 roku na Bałtyku odbyły się duże manewry z udziałem „trofejnych” okrętów podwodnych, m.in. N-26 (typ IXC/40). Zadaniem podwodników było wykrycie i zaatakowanie w grupie zespołu przeciwnika, który składał się z okrę-



Okręt podwodny N-31 (eks-U-2353 typu XXIII) w czasie święta floty

tu liniowego „Oktobrskaja Riewolucja”, krążownika „Kirow” i kilku niszczycieli. Jak widać sowiecki WMF przejął nie tylko okręty niedawnego przeciwnika, ale próbował również zaimplementować jego taktykę „wilczych stad” wypracowaną na atlantyckich szlakach.

Na początku lat 50. nastąpiły zmiany w organizacji sił podwodnych na Morzu Bałtyckim. Pierwsza Brygada OP przekształciła się w 27. Dywizję OP w składzie dwóch brygad – 158. (w jej składzie znalazły się B-27, B-28, B-29 i B-30) i 159. Druga Brygada OP została przeformowana w 17. Dywizję OP również w składzie dwóch brygad – 156. (w jej składzie znalazły się S-81, S-82, S-83, S-84 i B-26) i 157. (w jej składzie znalazł się M-31).

„Wania-komunista”

Niemieckie okręty podwodne nie tylko przysłużyły się w wyszkoleniu wielu oficerów i marynarzy, ale wywarły znaczący wpływ na budownictwo tej klasy okrętów w sowieckiej flocie. Wszystko zaczęło się w latach 30. XX wieku, od zaprojektowania przez firmę Deschimag okrętów typu S. Pierwsze trzy jednostki tego typu zbudowano w ZSRR przy pomocy niemieckich specjalistów i z wykorzystaniem importowanych urządzeń i mechanizmów. Kolejnym przykładem jest historia niemieckiego U-250. Zwodowany w listopadzie 1943 roku w stoczni Deutsche Werke w Kilonii i wprowadzony do służby w grudniu tego roku. Nieco ponad pół roku później, pod dowództwem kapitana-lejtnanta Wernera Karla Schmidta, odbył swój pierwszy i ostatni rejs. 30 lipca 1944 r.

Okręt podwodny serii VIIC
Wyporność 769/871 t.; wymiary: 67,3×6,32×4,8 m. Mogły się zanurzać na głębokość 120 m. Napęd: dwa 6-cylindrowe silniki Diesla o mocy po 1400 KM i dwa silniki elektryczne o mocy po 375 KM. Prędkość na powierzchni do 17,3 w, pod wodą do 8 w. Zasięg pływania w położeniu nawodnym wynosił 7500 Mm przy prędkości 12 w., lub 10 000 Mm/10 w. Przy pływaniu pod wodą 4-węzłową prędkością zasięg wynosił 80 Mm. Zapas paliwa 113,5 t. Uzbrojenie składało się z 4 dziobowych AT i jednego rufowego z kompletem 14 torped kalibru 533-mm, jednego działka 105-mm i dwóch zdwojonych 20-mm działek plot. Okręty mogły nieprzerwanie przebywać w morzu przez 40 dob z załogą 44 ludzi.

Okręt podwodny typu IXC/40
Wyporność 1120/1360 t; wymiary 76,8×6,53×4,72 m. Mógł się zanurzać na głębokość ponad 100 m. Napęd stanowiły dwa silniki Diesla o mocy po 2200 KM i dwa silniki elektryczne o mocy po 500 KM. Prędkość na powierzchni do 18,75 w, pełna prędkość podwodna – 7,25 w. Przy pełnym zapasie paliwa w położeniu nawodnym mógł przebyć odległość 13500 Mm/10 w lub 12650 Mm/12 w. Pojemność akumulatorów zapewniała okrętowi zasięg pływania pod wodą 63 Mm/5 w. Uzbrojenie składało się z czterech dziobowych i dwóch rufowych AT z zapasem 18 torped kalibru 533 mm, jednego działka 105-mm i jednego 37-mm plot i 20-mm plot. Załoga liczyła 44 ludzi.

został zatopiony w Zatoce Wyborgskiej przez sowiecki ścigacz MO-103 i spoczął na głębokości zaledwie 33 metrów. Dowódcy i kilku marynarzom udało się wydostać na powierzchnię, gdzie trafili do sowieckiej niewoli. Po tym zdarzeniu niemiecka artyleria brzegowa rozpoczęła intensywny ostrzał rejonu gdzie zatonął U-Boot, a małe jednostki nawodne obrzucały akwen bombami głębinowymi, aby ostatecznie dokończyć dzieła zniszczenia jednostki. Wysiłki te okazały się bezowocne. Natomiast nerwowe działania Niemców wzbudziło podejrzenie u Sowietów. W efekcie 3 sierpnia dowódca Floty Bałtyckiej wydał rozkaz odnalezienia okrętu. 14 września tegoż roku Sowietci podnieśli go na powierzchnię i następnego dnia odholowali do Kronsztadu. Przeczucie ich nie zawiodło, U-250 okazał się niezwykle cenną zdobyczą. Na jego pokładzie oprócz dokumentów znaleziono wiele interesujących rzeczy, m.in. maszynę szyfrującą „Enigma” i samonaprowadzające się na cel torpedy T-5. Te ostatnie stały się obiektem

pożądania Brytyjczyków. Po dłuższej korespondencji Sowietci nie zgodzili się jednak na przekazanie sojusznikom jednej z tych torped, pozwolono im za to zapoznać się z nią na miejscu. 12 kwietnia 1945 roku okręt został wpisany na listę okrętów bojowych Floty Bałtyckiej pod numerem TS-14 (trofejnaja srednaja)⁷. Po dokładnych oględzinach okrętu Narodowy Komisarz WMF admirał Kuzniecowa podjął decyzję o przerwaniu prac nad rodzimym projektem 608 – średniego okrętu podwodnego o wyporności 640-660 ton i powierzeniu CKB-18 (Centralne Biuro Konstrukcyjne Nr 18) zadania zaprojektowania nowego okrętu z wykorzystaniem rozwiązań zastosowanych w U-250. Co prawda po wojnie okazało się, że jedynie okręty podwodne typu XXI mogą stanowić podstawę dalszego rozwoju budownictwa, a typ VII mocno się zestarzał i prace nad projektem „wg Kuzniecowa” przerwano. Taki sam los spotkał i sam U-250, wyjaśniło się bowiem, że uszkodzenia są zbyt poważne aby go odbudowywać. Dlatego

Daty budowy i powojenne losy U-Bootów przyznanych ZSRR

Nazwa	Stocznia	Nr budowy	Data			Data kapitulacji	Miejsce kapitulacji	Nr nadany przez Brytyjczyków
			Stępka	Wodowanie	W służbie			
Typ XXI								
U-2529	Blohn und Voss w Hamburgu	2529	29.09.44	18.11.44	22.02.45	05.1945	Kristiansand (Norwegia) Transf. do Loch Ryan 29.05.1945	N-27
U-3035	Deschimag, Brema	1194	11.11.44	24.01.45	01.03.45	05.1945	Stavanger (Norwegia) Transf. do Loch Ryan 1.06.1945	N-28
U-3041	jw.	1200	07.12.44	23.02.45	10.03.45		Horten (Norwegia) Transf. do Loch Ryan 29.05.1945	N-29
U-3515	F. Schichau, Gdańsk	1660	27.08.44	04.11.44	14.12.44	05.1945	Horten (Norwegia) Transf. do Loch Ryan 30.05.1945	N-30
Typ IXC/40								
U-1231	Deutsche Werft AG, Hamburg	394	31.03.43	18.11.43	09.02.44	14.05.45	Loch Foyle (W. Brytania)	
Typ VIIC								
U-1057	Germania Werft Kilonia	691	21.06.43K	20.04.44	20.05.44	10.05.1945*	Bergen (Norwegia) (Transf. do Loch Ryan 30.05.1945 W.Brytania)	
U-1058	Germania Werft Kilonia	692	02.08.43K	11.04.44K	10.06.44	10.05.1945	Loch Foyle (W. Brytania)	
U-1064**	Germania Werft Kilonia	701	23.09.43	22.06.44	29.07.44		Drontheim Transf. do Loch Ryan 29.05.1945	
U-1305**	Flensburg	498	30.07.43	11.07.44K	13.09.44	10.05.45	Loch Eriboll (W. Brytania)	
Typ XXIII								
U-2353	Deutsche Werft Hamburg	507	10.10.44	06.12.44	09.01.45		Kristiansand (Norwegia) Transf. do Loch Ryan 29.05.1945	N-31 (N-37)

* wycofany ze służby.

** należały do typu VIIC/41.

Okręt podwodny typu XXI

Wyporność 1621/1819 t; wymiary 76,70×8,00×6,32 m. Mógł się zanurzać na głębokość 135 m (maks. 220 m). Napęd: dwa silniki Diesla o mocy 4000 KM, silniki elektryczne o mocy 4200 KM. Prędkość nawodna 15,6 w, pod wodą – 17,2 w. (silnik skradania się 226 KM prędkość 6,1 w). Zasięg na powierzchni 15500 Mm/10 w, pod wodą 340 Mm/5 w. Zapas paliwa 250 t. Uzbrojenie składało się z 6 dziobowych AT kalibru 533 mm z zapasem 23 torped. Artyleryjskie z 2-2×20-mm plot. Załoga liczyła 57 ludzi. Autonomiczność 100 dob.

Okręt podwodny typu XXIII

Wyporność 234/258 t; wymiary 34,68×3,02×3,66 m. Mógł się zanurzać na głębokość 100 m (maks. 180 m). Napęd: silnik Diesla o mocy 575 KM i silnik elektryczny o mocy 580 KM. Prędkość 9,7 w na powierzchni i 12,5 w pod wodą. Zasięg 4450 Mm/6 w. na powierzchni oraz 35 Mm/10 w. i 194 Mm/4 w. pod wodą. Zapas paliwa 20 t. Uzbrojenie składało się z 2 dziobowych AT kalibru 533-mm. Załoga liczyła 14 ludzi.

TS-14 został 20 sierpnia 1945 roku skreślony z listy sowieckiej marynarki wojennej (WMF) i rozebrany na złom.

Natomiast zainteresowanie inżynierów okrętowników skupiło się na jednostkach najnowszych typów. W niektórych publikacjach rosyjskich wspomina się o N-29 typu XXI i N-31 typu XXIII, które w latach 1946–48 poddano wszechstronnym próbom w Centralnym Instytucie Naukowo-Badawczym budownictwa okrętowego WMF. Rezultaty tych testów znalazły odzwierciedlenie w niemal wszystkich projektach klasycznych okrętów podwodnych pierwszego powojennego pokolenia w ZSRR.

Tak na marginesie to N-31 stał się bohaterem nadzwyczajnego wypadku. Jak wspomina admirał A. Usov: *okręt był przedmiotem nieustannej troski i niepokoju brygady. Wykonywać zadań okręt nie był w stanie z powodu swojego wieku. Główne zadanie brygady polegało na tym, żeby utrzymać go na wodzie do decyzji wyższego dowództwa o przekazaniu go na złom. Nazywano okręt nie jego oficjalnym numerem, a dowcipnie: „Wania-komunista”, „Gołąb pokoju”. To po tym jak go przez pomyłkę lub z rozmysłem pomalowano na niebiesko. Załoga codziennie dokonywała przeglądu wszystkich urządzeń i mechanizmów, podtrzymując ich stan używalności,*

a opuszczając okręt, pozostawiała dwóch specjalistów dla zapewnienia jego żywotności. Żeby nie męczyć się dwuzmianową wachtą, marynarze na noc zamykali górny roboczy właz, i obaj spali do rana⁸.

Pewnego pięknego letniego poranka dyżurny brygady zauważył, że „Wani-komunisie” nad powierzchnią wody widać tylko kiosk, a okręt osiadł na dnie. Podniesiono raban i zaczęto stukać w zamknięty luk. Śpiących marynarzy obudził dochodzący z zewnątrz hałas. Szybko zrozumieli co się stało. Otworzyli luk i po przedmuchaniu balastu, przywrócili okrętowi nawodne położenie. Nie uchroniło to ich jednak od kary, a okrętu od szybkiego wyekspediowania na złom.

Niewiele brakowało a okręty podwodne typu XXIII pojawiłyby się na Morzu Czarnym.

Niemcy przymierzali się do budowy takich okrętów w Nikolajewie. Dwie niemieckie firmy działające na tamtejszym terenie: „Linz Schiffswerft” i „Nikolajew Deutsche Werft” otrzymały 20 września 1943 roku zamówienie na budowę 15 okrętów o numeracji od U-2446 do U-2460. Kiedy jednak w marcu 1944 roku miasto zostało zdobyte przez wojska sowieckie, nie znaleziono nawet śladów po tych okrętach. Nic dziwnego, ponieważ prac nie podjęto i 1 maja 1944 roku zamówienie anulowano. Nawiasem mówiąc natarcie sowieckiej armii uchroniło flotę od poważnego niebezpieczeństwa. Łatwo sobie wyobrazić skutki pojawienia się na czarnomorskich szlakach piętnastu najnowszych U-Bootów. Zwłaszcza w sytuacji, kiedy siły przeciwpodwodne Floty Czarnomorskiej okazały się zupełnie bezradne wobec sześciu przestarzałych U-Bootów 30. Flotyli.

„Trofiejnyje” U-Booty płyną do Leningradu

Poza już wspomnianymi, na liście okrętów Floty Bałtyckiej znalazły się też zdobyte okręty podwodne typu XXI. Ich historia jest bardzo ciekawa i mało znana. 30 marca 1945 roku Sowietzi zajęli Gdańsk a wraz z nim stocznia F. Schichau, na pochylniach której przechwycili 20 nieukończonych okrętów właśnie tego typu.

W stoczni Schichau Niemcy planowali zbudować 95 jednostek typu XXI o nume-

rach od U-3501 do U-3595. Do marca 1945 roku na wodzie znalazło się pierwszych 30 takich U-Bootów. Zostały one później zatopione przez alianckie lotnictwo bądź swoje załogi albo poddały się sojusznikom. W momencie wkroczenia wojsk 2. Frontu Białoruskiego do Gdańska na pochylniach stoczni Schichau znajdowało się w różnych stadiach budowy 40 okrętów serii U-3531 – U-3571. Los siedmiu jednostek (o numerach U-3531 – U-3537) nie jest znany. Dwadzieścia jednostek o numerach od U-3538 do U-3557 znajdowało się w wysokim stopniu gotowości. Jeszcze dla 14 kolejnych okrętów (U-3558 – U-3571) były częściowo przygotowane sekcje kadłuba. Ponadto na terenie stoczni znajdowały się już licznie przygotowane do montażu sekcje dla jednostek serii U-3572 – U-3595⁹.

Dwadzieścia najbardziej zaawansowanych w budowie okrętów podwodnych (U-3538 – U-3557) zostało wpisanych na listę WMF ZSRR. Pierwszych 13 okrętów podwodnych otrzymało 12 kwietnia 1945 roku sowieckie oznaczenia, odpowiednio numery TS-5 – TS-13, TS-15, TS-17, TS-18 i TS-19. Pozostałe siedem otrzymało takie oznaczenia dopiero w lutym 1946 r., odpowiednio: TS-32 – TS-38. 8 marca 1947 okręty podwodne TS-5 – TS-12 (eks-U-3538 – U-3545) zostały przemianowane na R-1 – R-8. Mając zamiar wykorzystania ich w sowieckim WMF postanowiono je nieco przebudować. W tym celu CKB-18 otrzymało zadanie opracowania projektu 614 (niemiecki oryginalny projekt z niewielkimi zmianami). Głównym konstruktorem projektu został W. N. Pieregudow (znany z późniejszego projektu 613 i konstruktor pierwszego sowieckiego atomowego okrętu podwodnego), a potem P. S. Sawinow.

15 lipca 1945 roku zwodowano pięć okrętów podwodnych TS-5 – TS-9 (eks-U-3538 – U-3542) i wykańczano je na wodzie¹⁰. W celu ich ostatecznego ukończenia zostały przeprowadzone do Leningradu. Pomimo wysiłków stoczniovców do służby wprowadzić ich się nie udało. W rezultacie okręty podwodne R-1 (eks-TS-5, eks-U-3538), R-2 (eks-TS-4, eks-U-3539) i R-3 (eks-TS-7, eks-U-3540) 8 sierpnia 1947 r. zostały zatopione w odległości 20 Mm na północny zachód od latarni Rist-na w Morzu Bałtyckim. W ślad za nimi,

Losy U-Bootów w WMF ZSRR

Poprzednia nazwa	Data wpisania na listę WMF	Nazwa w WMF 13.02.1946	Przydział organizacyjny	Zmiana nazwy 9.06.1949	Data wycofania ze służby liniowej
(eks-U-3515)	5.11.1945	N-27	4. dywizjon op 2. Brygady OP	B-27	10.06.1955
(eks-U-2529)	5.11.1945	N-28	j.w.	B-28	29.12.1955
(eks-U-3035)	5.11.1945	N-29	j.w.	B-29	29.12.1955
(eks-U-3041)		N-30	j.w.	B-30	29.12.1955
(eks-U-1231)		N-26	j.w.	B-26	17.08.1953
(eks-U-1057)	5.11.1945	N-22	1. dywizjon op 1. Brygady OP	S-81	30.12.1955
(eks-U-1058)		N-23	j.w.	S-82	29.12.1955
(eks-U-1064)		N-24	j.w.	S-83	29.12.1955
(eks-U-1305)		N-25	j.w.	S-84	30.12.1955
(eks-U-2353)		N-31	5. dywizjon op 2. Brygady OP	M-31	1953

w dniach 7-10 sierpnia 1947 r. zatopiono w tym samym miejscu jeszcze pięć innych okrętów podwodnych, występujących w dokumentach pod numerami: 148, 236, 237, 241, 242. Jak dotąd nie udało się ustalić jakie okręty kryją się pod tymi numerami i do jakich typów należały¹¹. R-4 (eks-TS-8, eks-U-3541) i R-5 (eks-TS-9, eks-U-3542) rozebrano na złom w lutym 1948 roku. TS-13 (eks-U-3546), TS-15 (eks-U-3547), TS-17 (eks-U-3548) TS-18 (eks-U-3549), TS-19 (eks-U-3550), TS-32 (eks-U-3551), TS-33 (eks-U-3552), TS-34 (eks-U-3553), TS-35 (eks-U-3554), TS-36 (eks-U-3555), TS-37 (eks-U-3556) i TS-38 (eks-U-3557) przekazano na złom w kwietniu 1947 roku. Natomiast R-6 (eks-TS-10, eks-U-3543), i R-7 (eks-TS-11, eks-U-3544) w lutym 1948 r. Nie wymieniony w tym zestawieniu R-8 (eks-TS-12, eks-U-3545) również trafił na złom. Najbardziej prawdopodobną przyczyną nieudanej próby ukończenia 20 nowiutkich U-Bootów były ich systemy hydrauliczne, których sowieccy konstruktorzy i stoczniovcy nie byli w stanie opanować. Są jednak autorzy, którzy za powód podają przyczyny natury politycznej¹².

Czarnomorskie trofea

Drugim akwenem, na którym pojawiły się „troficznie” okręty podwodne było Morze Czarne. Rzecz idzie o trzy okręty podwodne zaliczane do podklasy małych okrętów typu IIB, które poczynając od połowy lat 30., były budowane w Niemczech do działań na wodach przybrzeżnych.

W 1943 roku Niemcy postanowili przetransportować okręty podwodne tego typu nad Morze Czarne. Częściowo rozmontowane okręty przewieziono na platformach i barkach do Linzu nad Dunajem. Tutaj ponownie je złożono, a dalej już samodzielnie dotarły do Konstancy (Rumunia), gdzie wcielono je w skład specjalnie utworzonej 30. samodzielnej floty. Jeden z tych okrętów – U-9 został 20 sierpnia 1944 roku, w czasie nalotu lotnictwa Floty Czarnomorskiej na Konstancję, bezpośrednio trafiony bombą i osiadł na dnie przy pirsie. Po zajęciu Rumunii przez Armię Czerwoną, na początku 1945 roku siłami służb ratowniczych okręt podniesiono, odholowano do Nikolajewa, gdzie 16 kwietnia 1945 r. postawiono w doku. Trzy dni później został wciągnięty na listę WMF pod numerem TS-16. Po dokładnych oględzinach jego stan techniczny określono jako bardzo zły i ostatecznie zrezygnowano z jego remontu. Było to równoznaczne z wykreśleniem z listy okrętów WMF i przekazaniem na złom, co nastąpiło 12 grudnia 1946 roku.

Pozostałe dwie jednostki: U-18 i U-24 w czasie wspomnianego nalotu zostały poważnie uszkodzone. Po pięciu dniach, w związku z nieuniknionym zajęciem Konstancy przez sowieckie wojska Niem-



Okręty podwodne Floty Bałtyckiej (eks-niemieckie U-Booty typu VII C) podczas parady z okazji Dnia WMF, Tallin, lipiec 1949 r.

cy zatopili je na zewnętrznej redzie portu. U schyłku 1944 roku U-18 i wiosną 1945 r. U-24 zostały podniesione przez Rosjan na powierzchnię i odholowane do Nikolajewa. Podobnie jak w przypadku siostrzanej jednostki U-9 odbudowa okazała się nieopłacalna. U-18 postawiono na przysłowiowy kołek 14 lutego 1945 roku. Dwa lata później – 26 maja 1947 zakończył żywot artylerii sowieckiego okrętu podwodnego M-120. Podobny los czekał także U-24. Zakonserwowany od 7 czerwca 1945 roku zatonął 26 maja 1947 roku od torped tegoż sowieckiego M-120, również niedaleko Sewastopola. Oba te okręty skreślono ze stanu floty 19 czerwca 1947 roku¹³.

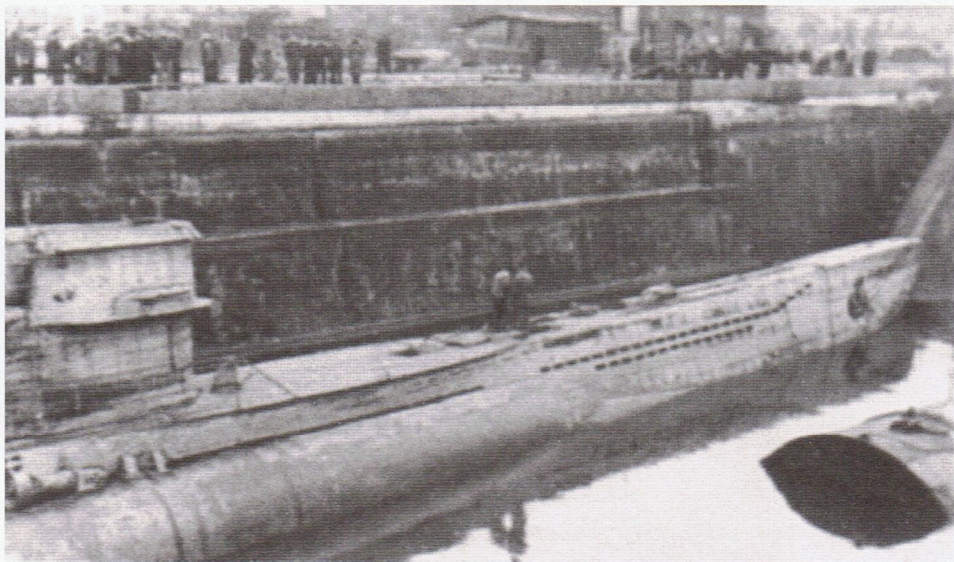
Żadna z dostępnych publikacji nie podaje oznaczeń dla U-18 i U-24 jakie mogły nosić w WMF ZSRR.

Seehund, czyli Tiuleń

Ostatnim typem zdobycznych niemieckich okrętów podwodnych, który trafił pod sowiecką banderę był miniaturowy okręt podwodny typu Seehund (typ XXVIIB)

zwany też typem 127. Budowa tych jednostek rozpoczęła się pod koniec 1944 roku. Łącznie do maja 1945 r. zbudowano 297 tych liliputów. Poczynając od lutego 1945 r. około 100 jednostek brało udział w działaniach bojowych przeciwko okrętom sojuszników na Morzu Północnym. W stoczni F. Schichau AG w Elblągu w latach 1944–45 zamówiono dwie serie po 500 i 190 sztuk tych miniaturowych okrętów podwodnych, które otrzymały numery od U-5251 do U-5750 i od U-6253 do U-6442. Poczynając od 10 października 1944 r. do momentu wyzwolenia Elbląga, tj. do 10 lutego 1945 roku stocznia zdążyła wyprodukować 144 jednostki o numerach od U-5251 do U-5394¹⁴.

W chwili zajmowania Elbląga, wg niemieckich danych w budowie znajdowało się 56 Seehundów o numeracji U-5395 – U-5450, z tej liczby pierwsze cztery – prawie gotowe, a jeszcze kolejnych 12 – w 75-procentowej gotowości. Przybyli do stoczni sowieccy specjaliści doliczyli się 150 liliputów w rozlicznych stadiach budowy i 16 wysadzonych w powietrze. Pozostaje do wyjaśnienia różnica 110 jednostek.



U-250 w suchym doku. Kronsztad, wrzesień 1944 r.

Stopień gotowości zdobytych przez Sowietów U-Bootów w stoczni F. Schichau w Gdańsku

Nazwa	Nr budowy	Data		Stopień gotowości (%)
		Zamówienia	Położenie stępki	
U-3538	1683	6.11.1943	21.12.1944	75
U-3539	1684	6.11.1943	27.12.1944	65
U-3540	1685	6.11.1943	29.12.1944	65
U-3541	1686	6.11.1943	01.01.1945	65
U-3542	1687	6.11.1943	02.01.1945	65
U-3543 – U-3544	1688–1689	6.11.1943	–	?
U-3545 – U-3557	1670–1682	6.11.1943	–	?

Źródło: E. Rössler; *Die deutschen Uboote und ihre Werften. Koblenz 1990.*

Niewykluczone, że dla tych okrętów zdążono przygotować tylko materiały¹⁵.

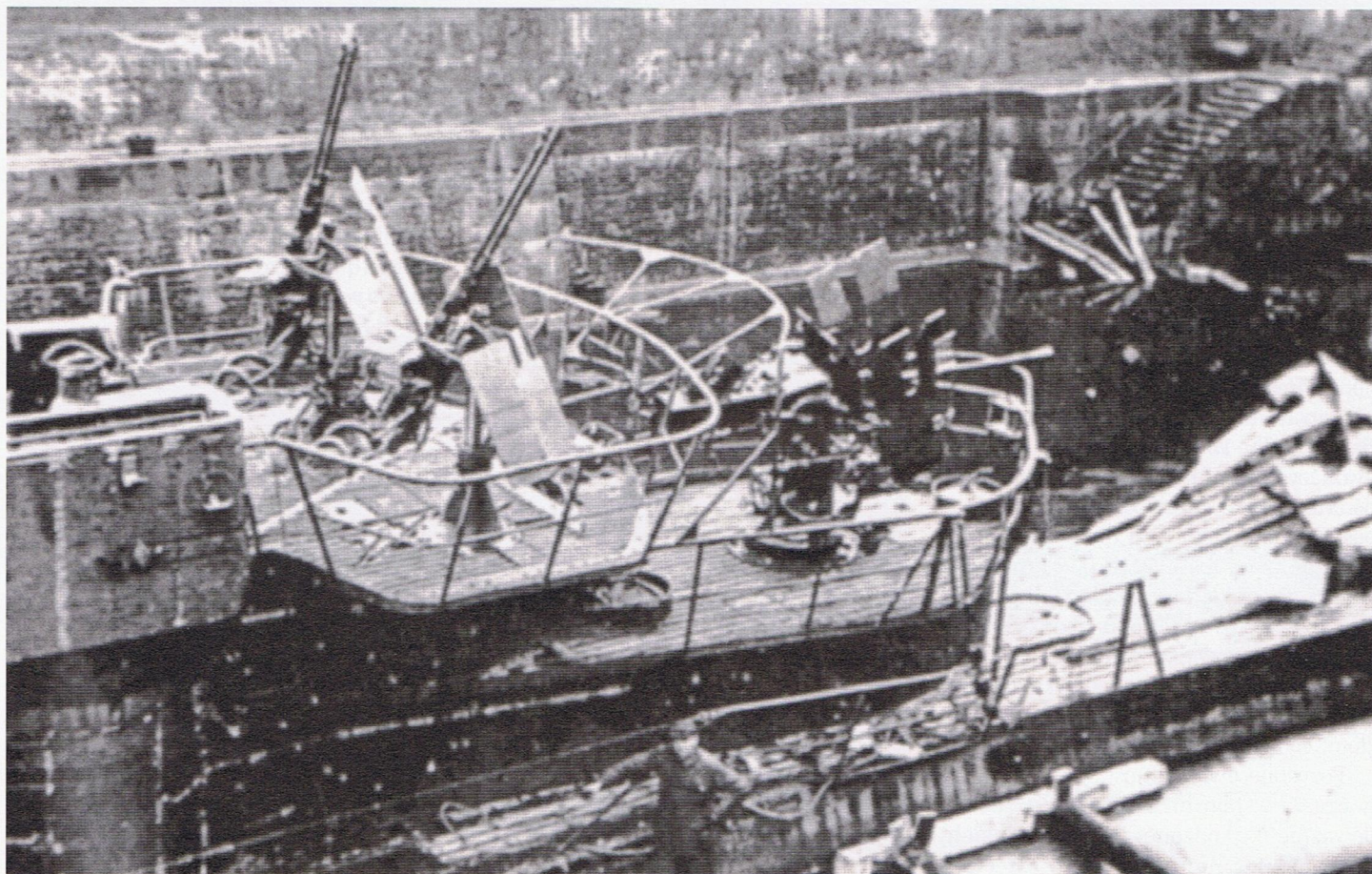
Kilka lat temu jeden z rosyjskich historyków odnalazł w Centralnym Archiwum Floty ciekawe dokumenty dotyczące budowy Seehundów w elbląskiej stoczni F. Schichau AG. Były to meldunki sporządzone przez szefa sztabu bazy w Pilawie kapitana 2 rangi N.I. Teumina do szefa sztabu Floty Bałtyckiej kontradmirała A. N. Pietrowa dotyczące rezultatów dokładnej lustracji stoczni niemieckiej firmy F. Schichau AG w Elblągu. Jego relacja potwierdza, że w budowie znajdowało się wówczas do 160 okrętów tego typu. Koniec końców z całej tej liczby na początku 1947 r. do Leningradu dostarczono zaledwie dwa Seehundy, kilka kompletów sekcji okrętów, wyposażenie i urządzenia, dokumentację, a także linię montażową. Dokończenie budowy jednego z liliputów powierzono leningradzkiej stoczni Nr 196 Sudomech. Budowa odbywała się pod nadzorem stoczninowego biura konstruktorskiego, kierowa-

nego przez W. M. Mudrowa. Projektowi nadano szyfr „SN”, a samemu okrętowi przypisano numer 244¹⁶. Głównym budowniczym odpowiedzialnym za ukończenie okrętu został I. A. Gromow. Flota ze swojej strony oddelegowała do stoczni grupę specjalistów nadzorujących ten program. Okręt wodowano 2 listopada 1947 r. Trzy dni później, 5 listopada, zakończono próby na uwięzi. Po tym przystąpiono do prób marszowych, które trwały do 20 listopada 1947 roku. Z powodu fali mrozów nie udało się przeprowadzić prób z bronią torpedową i głębokowodnego zanurzenia. Na okres zimy okręt wyciągnięto na nabrzeże i zakonserwowano. Wiosną następnego roku próby dokończono.

Sowiecka wersja Seehunda charakteryzowała się następującymi parametrami t-t: wyporność maksymalna (bez torped) – 12,61 m³; wymiary kadłuba: długość 11,80 m, szerokość 1,82 m, zanurzenie średnie 1,57 m. Napęd nie różnił się od oryginalnego i składał się z jednego 6-cylindrowego

silnika wysokoprężnego typu Bussing-NAG LD produkcji 1944 r. Był to silnik samochodowy przystosowany do pracy w warunkach morskich. Zastanawia tylko jego dużo wyższa moc – 105 KM (zamiast 60 KM w wersji oryginalnej). W zanurzeniu okręt używał silnika elektrycznego AEG o mocy 18,4 kWt (25 KM). Wspomniany napęd gwarantował jednostce prędkość na powierzchni 7,5 w, a pod wodą 5,1 w. Robocza głębokość zanurzenia wynosiła 22 m, a maksymalna 27,4 m. Zapas paliwa wynosił 474 kg. Okręt zabierał ponadto zapas 24 kg wody pitnej i 18 kg czystego smaru. Zapas pływalności (bez torped) wynosił 11%. Uzbrojenie stanowiły dwie torpedy kalibru 533 mm niemieckiego typu G7e o masie 1348 kg każda. W odróżnieniu od niemieckiego pierwowzoru sowiecki liliput posiadał nadajnik radiowy A-7-A ze specjalną anteną, zapewniający załodze łączność na głębokości peryskopowej. Wyposażenie nawigacyjne było skromne i składało się z rodzimej produkcji kompasu „PAMK” i małego „Grib”¹⁷.

W tym samym roku jednostkę przekazano do doświadczalnej eksploatacji w oddziale podwodnego pływania Floty Bałtyckiej w Kronsztadzie. Okręt był intensywnie eksploatowany głównie w celu ustalenia jego możliwości bojowych i przydatności do działań specjalnych. Wiadomo m.in. o wykorzystywaniu go przez jednostki Specnazu. Dalsze losy okrętu podwodnego pozostają w sferze domysłów. Najbardziej prawdopodobna wersja głosi, że okręt po



Kiosk U-250. Widoczne uszkodzenia kadłuba. Kronsztadt, wrzesień 1944 r.

pewnym czasie został wycofany ze służby i przeznaczony na złom. Istnieje też inna, niepotwierdzona wersja, o przekazaniu jednostki jednej z wyższych leningradzkich uczelni wojenno-morskich, na terenie której podobno pozostaje do dziś.

O losach drugiego liliputa zachowało się jeszcze mniej informacji. Według relacji byłych stoczniovców Sudomechu jednostka przez dłuższy czas stała – żeby nie powiedzieć wałała się po kątach – w jednym z cechów. W końcu jego kadłub oraz pozostałości po czterech innych kadłubach wykorzystano do budowy makiet naturalnej wielkości pomieszczeń i urządzeń okrętów podwodnych o napędzie atomowym projektu 705 „Alfa” (centrali, przedziału reaktorów itp.). Po zakończeniu budowy „atomowców” makiet nie rozbierano (z powodu tajemnicy), a w całości je zniszczono (spalono?)¹⁸.

Według innych publikacji okręt znajdował się w oddziale szkolnym podwodnego pływania w Leningradzie¹⁹.

S-99 pierwszy U-Boot sowieckiej budowy

Szczególne zainteresowanie Rosjan wzbudzały okręty podwodne nowej generacji z napędem niezależnym od powietrza. Niemieccy specjaliści pod kierunkiem prof. Helmuta Waltera opracowali siłownię, która wykorzystywała w położeniu podwodnym okrętu mieszaninę pary wodnej i gazu, otrzymywanych w rezultacie spalania paliwa w specjalnej komorze, do której podawano tlen. W 1942 roku napęd ten przetestowano na małym okręcie podwodnym V-80. Jednostka osiągnęła pod wodą rewelacyjną prędkość 26 węzłów! W latach 1943–44 zbudowano kolejne trzy, nieco większe jednostki z takim napędem. Plany budowy kilkuset oceanicznych U-Bootów typu XXVI

napędzanych turbiną Waltera zostały przekreślone z chwilą kapitulacji Trzeciej Rzeszy.

Wyścig po niemieckie tajemnice rozpoczął się wiosną 1945 roku. W tym czasie do Niemiec, na tzw. „techniczne rozpoznanie”, wysłano dużą grupę inżynierów i wojskowych pod kierownictwem admirała L. A. Korszunowa. Jego grupie udało się zdobyć archiwum Kriegsmarine oraz dokumenty dotyczące rozwoju techniki okrętowej. Grupa ta zajmowała się także poszukiwaniem niemieckich specjalistów z dziedziny okrętownictwa. Szczęście uśmiechnęło się do Rosjan, kiedy to z amerykańskiej strefy okupacyjnej trafił do nich bliski współpracownik Waltera doktor Franz Statecki. Statecki (w dokumentach sowieckich występuje jako Stateszny) zobowiązał się dostarczyć dokumentację firmy i zorganizować grupę specjalistów, którzy pozostali w strefie sowieckiej, oraz tych, którzy zechcą uciec od Amerykanów.

Wspólnym wysiłkiem grupy admirała Korszunowa i doktora Statesznego udało się odnaleźć firmę Brunner-Kanis-Roeder w Dreźnie, która uczestniczyła w produkcji turbin Waltera. Znalezione też szereg innych firm. Wszystkie w komplecie wyjechały na wschód. Wkrótce podążył tam również Stateszny z grupą 10-12 niemieckich inżynierów i ich rodzinami.

W miejscowości Blankenburg na terenie sowieckiej strefy okupacyjnej znalazło się niemieckie biuro konstrukcyjne Gluckauf. Zajmowało się ono projektowaniem okrętów podwodnych typu XXVI. Sowieccy specjaliści otrzymali zadanie zgromadzenia wszystkich możliwych informacji, planów i dokumentacji technicznej turbiny Waltera i jednostek typu XXVI. Wszystkie zabrane materiały przekazywano natychmiast do Leningradu. Tam w biurze konstrukcyjnym CKB-18 w 1946 roku pod kierunkiem głównego konstruktora S. A. Jęgorowa od-

Okręt podwodny typu IIB
Wyporność 279/328 t, wymiary 42,67×4,11×3,89 m. Mógł się zanurzać na głębokość 80 m. Napęd: dwa 6-cylindrowe silniki Diesla o mocy 700 KM i dwa silniki elektryczne o mocy 360 KM. Prędkość 13/7 w. Zasięg pływania 3100 Mm/8 w i 1800 Mm/12 w oraz 35-43 Mm/4 w pod wodą. Zapas paliwa 21,05 t. Czas zanurzenia 35 sek. Uzbrojenie 3 dziobowe AT kalibru 533-mm, zapas 5 torped, 1×20-mm plt. Załoga 3/22 ludzi.

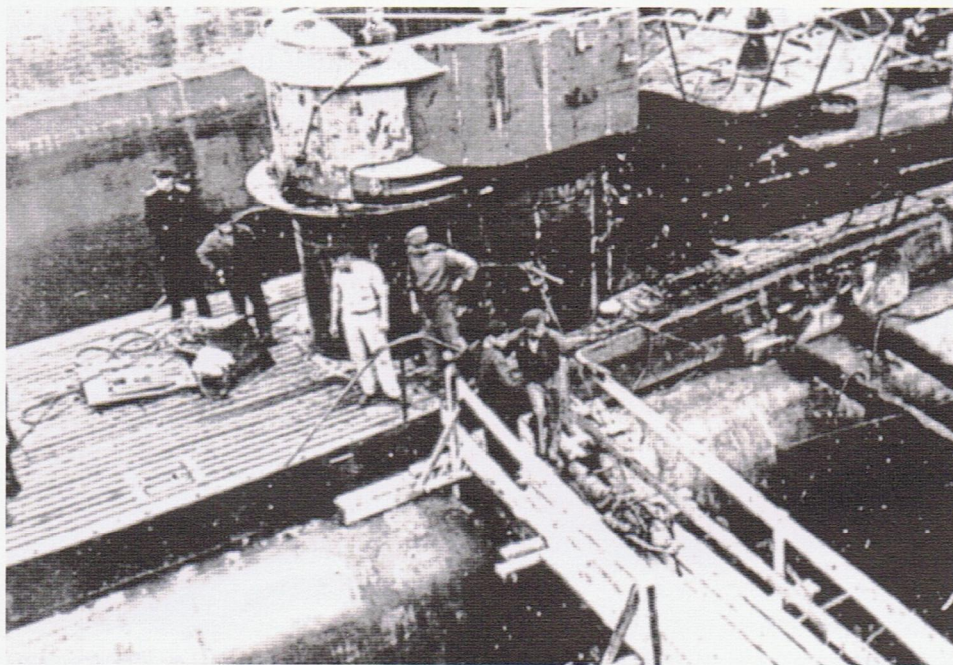
Miniaturowy okręt podwodny typu XXVIII (typ 127)
Miał wyporność 14,9/17,0 t, wymiary 11,90×1,84×1,74 m i mógł się zanurzać na głębokość 30/60 m. Jeden 4-cylindrowy silnik Diesla o mocy 60 km i jeden silnik elektryczny o mocy 12 KM. Prędkość 7,7/ 6,0 w. Zasięg pływania 300 Mm/7 w i 63 Mm/3 w. Zapas paliwa 0,5 t. Czas zanurzenia 2 sek. Uzbrojenie 2 torpedy typu G-7 kalibru 533-mm. Załoga 2 ludzi.

tworzono dokumentację typu XXVI, który otrzymał rodzime oznaczenie: projekt 616.

Projekt zawierał jednak wiele niedoróbek. Zgodnie z sowieckimi wymaganiami należało zwiększyć zapas pływalności w położeniu nawodnym, wprowadzić tradycyjne dla sowieckich okrętów podwodnych rozwiązania. Część oryginalnych niemieckich urządzeń i armatury trzeba było zastąpić produktami krajowymi. Wobec dużej ilości wymaganych zmian podjęto decyzję opracowania własnego projektu 617 z siłownią H. Waltera. Wstępne prace projektowe wykonywało CKB-18 we współpracy z Centralnym Instytutem Naukowo-Badawczym im. A. N. Kryłowa. W marcu 1948 roku na bazie berlińskiego biura Antipina utworzono Specjalne Biuro Konstrukcyjne (SKB-143)²⁰, w skład którego weszli współpracownicy i inżynierowie CKB-18. Tam też przekazano dalsze prace nad projektem 617, którego głównym konstruktorem został szef SKB-143 A. A. Antipin. Zespół konstruktorski został wzmocniony przez grupę niemieckich specjalistów, którzy w latach 1948–51 pracowali w Leningradzie nad siłownią. Dwóch z nich, w tym Stateszny pozostawało w Leningradzie do 1953 roku.

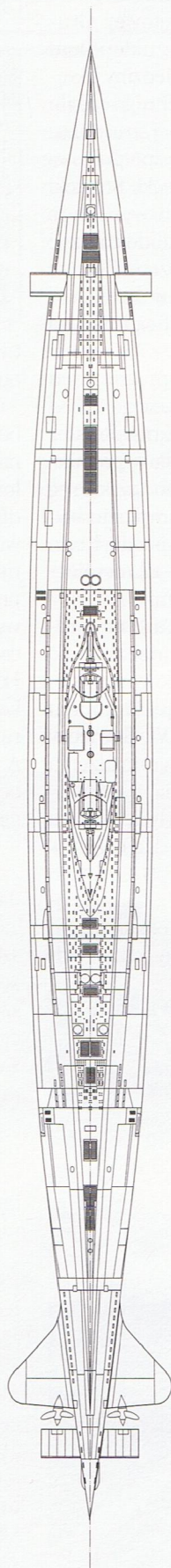
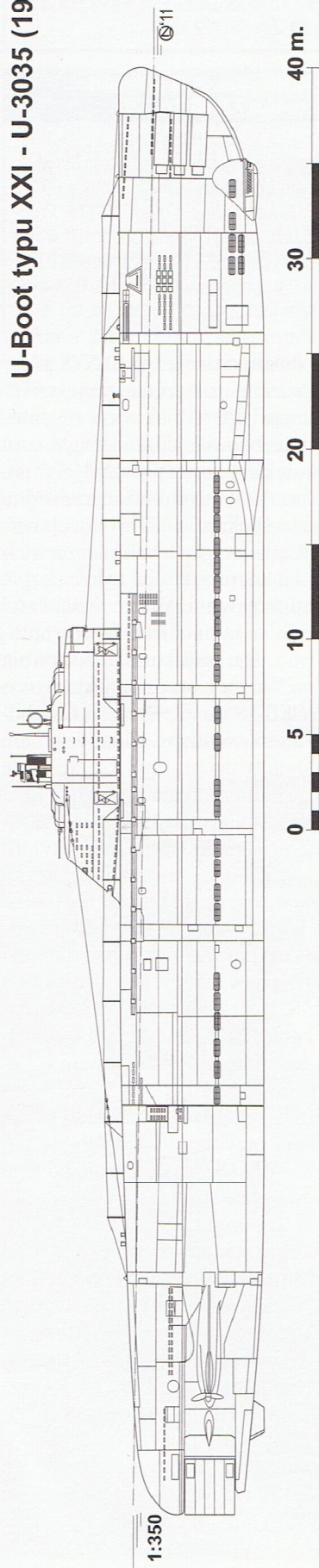
W marcu 1953 roku wszystkie prace nad proj. 617 przeniesiono z SKB-143 ponownie do CKB-18. Jednocześnie do tego biura przeniesiono specjalistów, którzy zajmowali się tym projektem.

Okręt zaprojektowany przez CKB-18 i SKB-143 miał większą od poprzednika wyporność – ok. 950 ton i mógł rozwijać prędkość pod wodą do 20 węzłów w przeciągu 6 godzin. Doświadczalny okręt oznaczony numerem taktycznym S-99 rozpoczęto budować 5 lutego 1951 roku w stoczni nr 196 w Leningradzie. Z powodu nowości siłowni i ogólnego niedopracowania projektu, próby i poprawki S-99 przeciągnęły się na kilka lat. W momencie wejścia do służby w 1958 r. był on już moralnie przestarzały (w tym czasie budowano już atomowe okrę-



U-250. Tuż po wprowadzeniu do suchego doku. Z okrętu wynoszone są ciała niemieckich marynarzy

U-Boot typu XXI - U-3035 (1945 r.)

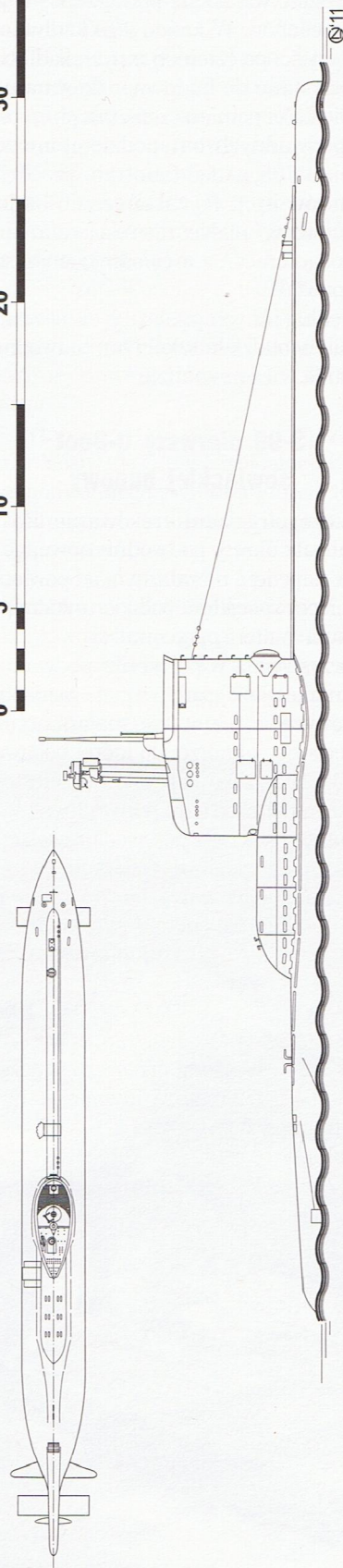
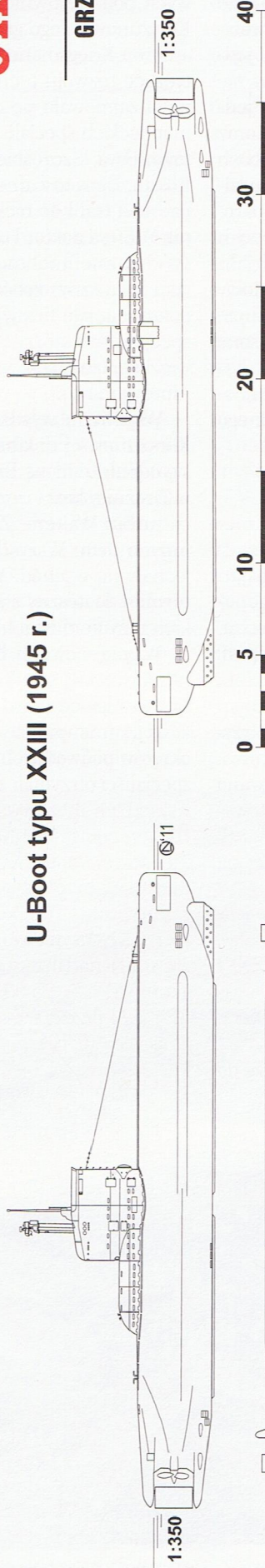


OKRETY

RYSOWAŁ

GRZEGORZ NOWAK

U-Boot typu XXIII (1945 r.)



1:200

ty podwodne), a także fizycznie (składał się w dużej części z niemieckich detali). Tym niemniej S-99 był pierwszym sowieckim okrętem podwodnym, który mógł rozwijać prędkość 20 w. pod wodą i poruszać się nią przez 6 godzin. Okręt eksploatowano w latach 1956–59. 19 maja 1959 roku przy próbie uruchomienia turbiny na głębokości 80 m na S-99 nastąpił silny wybuch. Okręt wycofano z eksploatacji i już go nie odbudowywano. Siłownia Waltera, w związku z rozwojem napędu jądrowego, została uznana za nieperspektywną.

Końcowy akord

„Trofiejnyje” okręty podwodne zaczęto wycofywać ze służby w połowie lat 50. Najwcześniej, bo już w 1953 roku na złom przekazano pechowy M-31 typu XXIII. Chociaż w niektórych publikacjach pojawiały się informacje o tym, że jednostka ta jeszcze przez 10 kolejnych lat stała przy nabrzeżu i dopiero w 1963 roku została złomowana. Podobnie krótko służył w linii B-26 (były U-1231), który 17 sierpnia 1953 roku, po zaledwie 8 latach służby został rozbrojony i przebudowany początkowo w pływający gabinet przygotowania bojowego (od 15.09.1953 r. KBP-33), a od 27 grudnia 1956 roku w szkolno-treningową stację brygady okrętów podwodnych (nosił oznaczenie UTS-23). 13 stycznia 1968 r. były U-Boot przekazano na złom i skreślono ze spisów WMF.

Inne jednostki uchowały się nieco dłużej, np. B-27 (były U-3515), latem 1953 roku zderzył się z sejnem rybackim odnosząc uszkodzenia kadłuba (przebite zbiorniki balastowych). Przez pewien czas wchodził w skład dywizjonu okrętów specjalnego znaczenia stacjonującego w porcie Wentspils. Używano go do testowania nowych urządzeń hydroakustycznych. Wycofany z linii 10 czerwca 1955 r. rozbrojony i przebudowany na pływający magazyn (od 19.09.1955 r. BSZ-28), a potem od 9.01.1957 r. w jednostkę szkolno-treningową przesłużył jeszcze do 1 września 1972 roku. W lutym następnego roku trafił na złom.

Kolejny okręt tego typu, B-28 (były U-2529), wycofano ze służby 29 grudnia 1955 roku, rozbrojono i przebudowano

w pływającą stację ładowania akumulatorów (od 18.01.1956 roku PZS 34). Po upływie dwóch lat, w marcu 1958 roku, jednostkę przekazano do oddziału rezerw materiałowych w celu złomowania.

Podobny los spotkał B-29 (były U-3035), który po wycofaniu ze służby 29 grudnia 1955 r. (od 18 stycznia 1956 PZS-31), w marcu 1958 roku przekazano na złom.

B-30 (były U-3041) miał podobną biografię. Wycofany z linii 29 grudnia 1955 roku i przeklasyfikowany (od 18.01.1956 r. PZS-35) w pływającą stację ładowania akumulatorów. 2 lipca 1958 roku ponownie został przeklasyfikowany, tym razem w okręt doświadczalny, na którym, w szczególności, testowano w morzu nowe wzory urządzeń. W listopadzie 1959 N-30 wycofano z linii i przekazano na złom.

Zupełnie inaczej potoczyły się losy dwóch okrętów typu VIIC, którym przyszło morski żywot zakończyć w Arktyce. Pierwszy z nich S-81 (były U-1057) wycofany z linii 30 grudnia 1955 roku, został rozbrojony, przeklasyfikowany w doświadczalny i przekazany Flocie Północnej. Wziął udział w testach z bronią jądrową na poligonie Nowa Ziemia. Spisany na złom 16.10.1957 r. Drugi – S-84 (były U-1305), po wycofaniu z linii 30 grudnia 1955 roku i przeformowaniu w okręt doświadczalny, także został przebazowany na Północ. Tutaj, już bez załogi uczestniczył w próbach z bronią jądrową. Zatonął w grudniu 1958 roku u brzegów Nowej Ziemi po uszkodzeniach doznanym w wyniku wybuchu torpedy z głowicą jądrową, wystrzelonej z okrętu podwodnego S-144 (proj. 613) z odległości 10 km. Okręt znajdował się w położeniu nawodnym w odległości 250 m od epicentrum eksplozji.

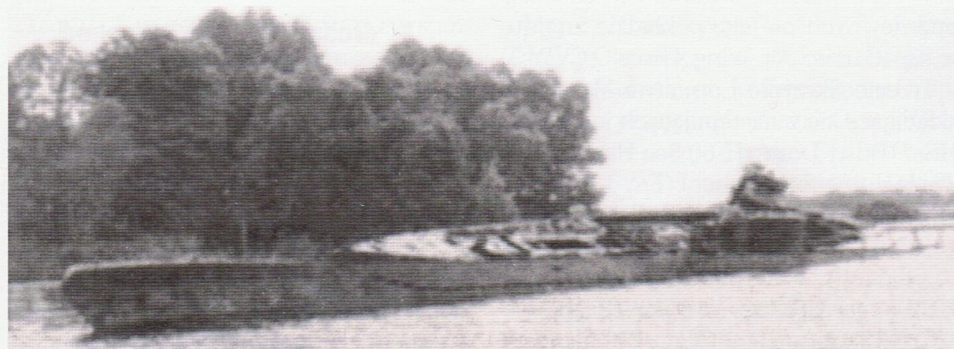
Tego samego typu S-82 (były U-1058) 29 grudnia 1955 roku został wycofany z linii i przeklasyfikowany (od 18.01.1956 r. PZS-32) na pływającą stację ładowania akumulatorów. 25.03.1958 r. skreślony z listy floty i przekazany na złom. Najbardziej długowieczny okazał się S-83 (były U-1064), który wycofano z linii 29 grudnia 1955 roku i przeklasyfikowano (od 18.01.1956 r. PZS 33) na pływającą stację ładowania akumulatorów, a od 1.06.1957 r. przeformowano w szkolno-treningową stację i dopiero w maju 1974 roku przekazano na złom. □

Źródła pochodzenia zdjęć:

1. M. Morozow, W. Nagirniak; *Stalnyje akuly Gitliera. Seria <<VII>>*. Moskwa 2008.
2. A.B. Sziorokorad; *Rosija i Giermanija. Istorija wojennego sotrudnicestwa*. Moskwa 2007.
3. *Oczerki iz istorii Bałtijskogo Flota. Kniga V*. Kaliningrad 2002.
4. *Warship 1997-1998*.
5. kolekcja S. Bałakina i P. Lipatowa.

Przypisy

- 1 Wyliczenie uwzględnia przemieszczanie okrętów między flotami i dostawy ze stoczni.
- 2 Postanowieniem Rady Komisarzy Ludowych ZSRR z dnia 25.02.1946 r. Flota Bałtycka ZSRR została podzielona na dwie floty: Północnobaltycką (od stycznia 1947 r. – 8 WMF) i Południowobaltycką (od stycznia 1947 r. – 4 WMF).
- 3 G. M. Jegorow, *Farwaterami flotskoj służby*, Moskwa 1985, s. 113.
- 4 *Ibidem*, s. 117.
- 5 A. Usow, *Zapiski riadowogo admirala*, Moskwa 2005, s. 117.
- 6 P. W. Bożenko, *Elektriczeskaja Maliutka*, Bdw, s. 7.
- 7 Takiego określenia używają autorzy *Istorii oteczestwiennogo sudostrojenija*. T. IV s. 476, w literaturze przedmiotu można także spotkać określenie „trofej-noje sudno”.
- 8 A. A. Usow, *Zapiski...*, s. 86.
- 9 Niemcy pod koniec wojny wprowadzili nowy system budowy okrętów podwodnych – do stoczni trafiały sekcje kadłuba z częściami wyposażenia i stocznia zajmowała się ich montażem, dzięki temu czas budowy jednego okrętu skrócono do 50 dni. Schichau-Gdańsk przygotowywał także sekcje IV i V dla jednostek typu XXI, budowanych w innych stocznich. Część tych sekcji prawdopodobnie wpadła w ręce Sowietów. Oprócz tego, znajdującą się w tym mieście Danziger werft od 1944 roku zajmowała się budową sekcji I, II, III i VIII dla okrętów podwodnych typu XXI, budowanych w Schichau.
- 10 W. W. Bałabin, *Podwodnyje łodki zarubieżnych projektow w oteczestwiennom flote*, Moskwa 2008, s. 140. (Wspomina tylko o trzech zwodowanych okrętach: TS-5, TS-6 i TS-7).
- 11 P. W. Bożenko, *Oblomki byłogo moguszcztwa (posliwojennaja sudba giermanskogo podwodnogo flota)*, Tajny Podwodnoj Wojny 1996, Nr 2, s. 96.
- 12 Niektórzy rosyjscy autorzy (np. A. Sziorokorad) piszą o rzekomych naciskach sojuszników wywieranych na Stalina, aby tych okrętów nie wprowadzać do służby.
- 13 P. W. Bożenko, *30-ta flotylla podwodnych łodok Kriegsmarine w operacjach na Czernom morie w 1942-1944 godach*, Tajny Podwodnoj Wojny, 1995, Nr 1, s. 84.
- 14 Według źródeł amerykańskich Sowietci przechwycili w charakterze trofeum 18 gotowych i 38 nieukończonych miniaturowych op. typu Seehund. Jeden z amerykańskich historyków w oparciu o archiwalia amerykańskie i niemieckie podaje liczbę 6 nieukończonych mop znajdujących się w różnych stadiach budowy, które przechwycili Sowietci. W rosyjskich publikacjach mówi się tylko o dwóch takich okrętach i dokumentacji technicznej okrętu. A. B. Sziorokorad, *Rossija Gierrmanija. Istorija wojennego sotrudnicestwa*, Moskwa 2007, s. 281 podaje liczbę 58 jednostek, ale przytoczona przez niego numeracja (U-6253 – U-6300) wskazuje na liczbę 48 jednostek.
- 15 Kuzniecowa, *Potieri podwodnych flotow protiwnikow Sowietского Sojuza w Wielikoj oteczestwiennoj wojnie*, FlotoMaster 2002, nr 5, s. 37.
- 16 Tak twierdzi w swojej publikacji na s. 115 W. Szczerbakow „Piranii” Gitliera, *Swierchmatyje podwodnyje łodki Trietiego Reicha*, Moskwa 2009. Natomiast A. B. Sziorokorad, *Rossija Gierrmanija. Istorija wojennego sotrudnicestwa*, Moskwa 2007 na s. 281 mówi o „niemieckim” numerze 244.
- 17 W. Szczerbakow, *op. cit.*, s. 116.
- 18 *Ibidem*, s. 117.
- 19 W. W. Bałabin, *op. cit.*, s. 147.
- 20 Do 1948 roku projektowaniem okrętów podwodnych w ZSRR zajmowało się tylko CKB-18. W związku z rozwijaniem prac nad stworzeniem szybkich okrętów podwodnych z siłowniami nowych typów utworzono specjalne biuro projektowe – SKB-143.



Ostatnie niemieckie U-Booty wycofane ze służby w Flocie Bałtyckiej ZSRR. Na pierwszym planie UTS-49 (eks-N-24, eks-U-1064), za nim prawdopodobnie N-26 (eks-U-1231, typu IX C/40), lata 70. w

USS „Harry S. Truman”

Wielozadaniowa grupa bojowa na Morzu Arabskim



**MARTIN SCHARENBERG,
RAMON WENINK**

Wdzięčni marynarze zostają poddani krótkiej kontroli medycznej. Po dwóch dniach niewielka łódź przewozi ich na irański niszczyciel AKL „Chiroo”. Incydent ten, szeroko nagłośniony przez międzynarodowe media, ilustruje obecność US NAVY, jej okrętów i lotniskowców, w rejonach zapalnych na całym świecie. „Okręty” otrzymały niezwykłą możliwość przebywania na pokładzie okrętu USS „Harry S. Truman” podczas jego misji na Morzu Arabskim, w pobliżu wybrzeża Pakistanu i Iranu.

Imponujący widok

Przy długości 334 metrów, szerokości 76,5 metra, wysokości 20 pięter i powierzchni liczącej 18 211 metrów kwadratowych, USS „Harry S. Truman” może być śmiało nazywany kolosem. Lotniskowiec został wprowadzony do służby 25 lipca 1998 roku jako ósmy okręt klasy Nimitz. W przeciwieństwie do swoich konwencjonalnych poprzedników, napędzany jest przez dwa reaktory nuklearne Westinghouse, które,

Emocje rosną w pomieszczeniu dowództwa okrętu CVN-75 USS „Harry S. Truman” kiedy F/A-18C Hornet z dywizjonu VFA 37 „Ragin’ Bulls” wykrywa płonący irański okręt w północnej części Morza Arabskiego. Ośmiu marynarzy zdołało wydostać się z piekła szalejącego na statku i dryfuje teraz w szalupie ratunkowej. Tymczasem dwa śmigłowce SH-60F Sea Hawk z dywizjonu HS-7 „Dusty Dogs”, znajdujące się w gotowości alarmowej, zostają poderwane w powietrze, kierują się na miejsce katastrofy gdzie podejmują rozbitków, a następnie przewożą ich na pokład okrętu USS „Truman”.

na zmianę, zapewniają energię do napędzania czterech pięciopłatowych śrub, co zapewnia okrętowi maksymalną prędkość powyżej trzydziestu węzłów. Podczas misji operacyjnych na jego pokładzie znajduje się „Carrier Air Wing Three” (CVW-3) – Trzecie Skrzydło Lotnictwa Morskiego składające się z następujących jednostek: HS-7 ‘Dusty Dogs’ (H-60 Sea Hawk), VFA-32 ‘Fighting Swordsmen’ (F/A-18F Super Hornet), VFA-37 ‘Ragin Bulls’ (F/A-18C Hornet), VRC-40 det.1 ‘Rawhides’ (C-2A Greyhound), VFA-105 ‘Gunslingers’ (F/A-18E Super Hornet), VAW-126 ‘Seahawks’ (E-2C Hawkeye 2000), VAQ-130 ‘Zappers’ (EA-6B Prowler) oraz VMFA-312 ‘Checkerboards’ (F/A-18C Hornet). W tym cza-

sie na okręcie przebywa około 5000 osób personelu wojskowego oraz 80 samolotów i śmigłowców.

W drodze na Bliski Wschód

Ośmiomiesięczna misja „Trumana” rozpoczęła się 21 maja 2010 roku w jego porcie macierzystym w Norfolk, w stanie Virginia. Z początkiem czerwca okręt dotarł na obszar odpowiedzialności (Area of Responsibility – AOR) Szóstej Floty na Morzu Śródziemnym. Blisko wybrzeża, niedaleko bazy Hyeres we Francji, jednostka wzięła udział w uroczystościach, podczas których maszyny CVW-3 uczestniczyły w pokazach lotniczych dla uczczenia setnej

„Wyspa” nadbudówki lotniskowca. Na pierwszym planie samolot Hawkeye. Najnowocześniejszą wersją samolotu Hawkeye jest E-2C Hawkeye 2000. 26 tych maszyn znajduje się w służbie czynnej. W przeciwieństwie do wersji poprzednich, HE-2K posiada ulepszony system walki elektronicznej (Improved Electronic Support Measures system – ESM), taktyczny system dystrybucji informacji (Joint Tactical Information Distribution System – JTIDS), zmodyfikowany komputer kontroli zadań (Mission Computer Upgrade) oraz zdolność włączenia się w system obrony zespołowej (Cooperative Engagement Capability – CEC). Obecna wersja samolotu od roku 2013 będzie stopniowo zastępowana przez E-2D Advanced Hawkeye z silniejszym pokładowym radarem wczesnego ostrzegania AN/APY-9, który ma zasięg 500 kilometrów i jest w stanie wykryć mniejsze cele znajdujące się poza horyzontem



rocznicy powstania francuskiego lotnictwa morskiego (Aeronavale). W tym samym czasie odbywały się wspólne manewry, w których wziął udział USS „Truman”, okręty eskorty Dziesiątej Grupy Uderzeniowej (Carrier Strike Group Ten – CSG-10) oraz okręty Marynarki Francuskiej włącznie z lotniskowcem „Charles de Gaulle”. Podczas manewrów francuskie samoloty Rafale wykonały manewr lądowania na USS „Truman” w celu przećwiczenia współdziałania obu flot. Głównym zadaniem okrętów eskorty była ochrona lotniskowca przed atakami wroga. Obecnie, głównym zadaniem Grupy Uderzeniowej jest pokaz siły w rejonach istotnych dla interesów ekonomicznych i politycznych, osiągnięcie panowania na morzu i w powietrzu, ochrona szlaków morskich oraz, jeżeli to konieczne, przeprowadzanie lub wspieranie operacji humanitarnych. W dniach 18-20 czerwca USS „Truman” wraz z Dziesiątą Grupą Uderzeniową przepłynął przez



Kanał Sueski w drodze na Morze Czerwone. Tutaj grupa dotarła do obszaru odpowiedzialności Piątej Floty, który obejmuje ponad 4 miliony kilometrów kwadratowych z Morzem Czerwonym, Morzem Arabskim, Zatoką Omańską oraz dużym obszarem Oceanu Indyjskiego. W tym rejonie Grupa Dziesiąta przejęła obowiązki Ósmej Grupy Uderzeniowej (Carrier Strike Group Eight – CSG-8) lotniskowca USS „Dwight D. Eisenhower”, która operowała na tym obszarze od początku roku 2010. Po obraniu kursu na północną część Morza Arabskiego, 29 czerwca, rozpoczęto wykonywanie głównego zadania grupy, czyli misji powietrznych nad terytorium Afganistanu w ramach operacji „Enduring Freedom”.

Dobrze naoliwiony mechanizm

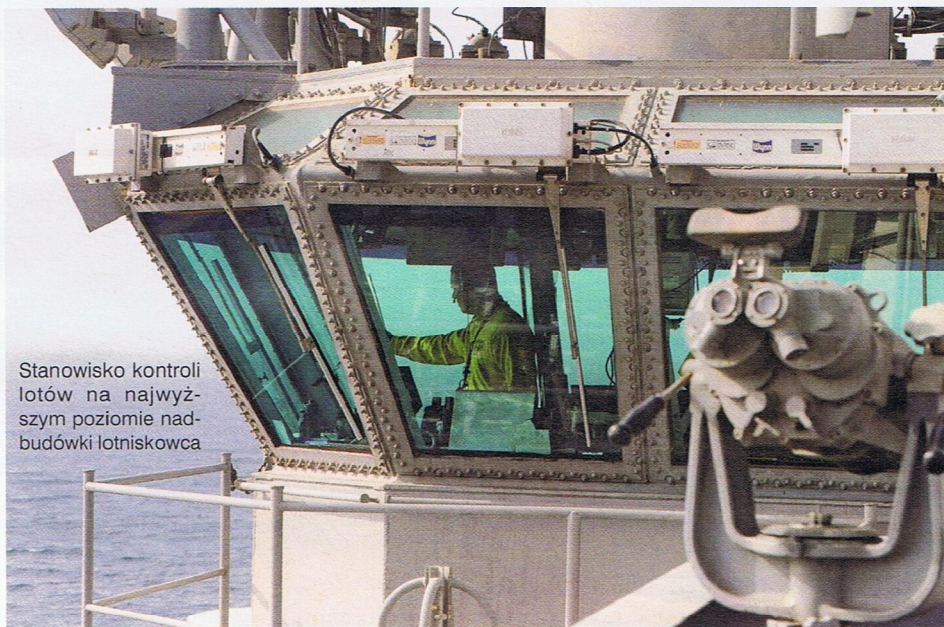
Pokład startowy jest sceną, na której uwagę przyciągają nie tylko samoloty i śmigłowce, ale także załoga ubrana w kolorowe kamizelki. Choć czasem ruch na pokładzie wydaje się być chaotyczny, każdy z członków załogi ma ściśle określone zadanie, a ich współpraca przypomina dobrze naoliwiony mechanizm. Dzień rozpoczyna się o godzinie 6.00 wraz z pobudką większej części załogi okrętu. Chwilę potem, personel lotniczy gromadzi się na pokładzie startowym gdzie odbywa się „FOD Walk-down” – poszukiwanie drobnych obiektów (Foreign Objects Debris), które zassane do silnika maszyny mogą spowodować jego uszkodzenie (Foreign Object Damage). Kiedy pokład startowy zostaje oczyszczony, rozpoczynają się przygotowania do codziennych zadań. Podczas gdy piloci biorą udział w odprawie taktycznej, ubrani w czerwono personel uzbrojenia lotniczego (Aviation Ordnance Personnel) czyli „Ordies” pracuje przy uzbrajaniu myśliwców w rakiety AIM-9X Sidewinder oraz bomby GBU-38 JDAM, GBU-12 Paveway II LGB i Mk.82. Członkowie załogi w fioletowych barwach, odpowiedzialni za tankowanie maszyn, napełniają zbiorniki ilością paliwa wymaganą dla danej misji, podczas gdy sze-



C-2A Greyhound, nazywany potocznie „COD” (Carrier Onboard Delivery), odpowiedzialny jest za transport osób, poczty oraz sprzętu na pokład lotniskowca. Flota Greyhoundów przechodzi obecnie program przedłużania służby (Service Life Extension Program – SLEP), który pozwoli maszynom tym wykonać co najmniej 36 000 lądowań oraz spędzić w powietrzu 15 000 godzin. Jedną z modyfikacji jest instalacja nowych płatów śmigieł

fowie mechaników, w barwach brązowych, dokonują ostatniego przeglądu technicznego, a następnie przecierają owiewkę kabiny, by nic nie zakłócało widoczności podczas startu i lądowania. Po drugiej stronie pokładu startowego, gdzie temperatura sięga już 45 stopni Celsjusza, operatorzy katapulty (w zielonych barwach) przygotowują cztery katapulty parowe oraz cztery liny hamownicze.

Pół godziny przed rozpoczęciem pierwszego cyklu startowego, piloci pojawiają się na pokładzie i kierują się do swoich maszyn w celu dokonania przeglądu przedstartowego. Pierwsze maszyny, które uruchamiają silniki to śmigłowce SH-60F i HH-60H Seahawk z dywizjonu HS-7. Pozostaną w powietrzu podczas startów i lądowań na wypadek gdyby pilot i maszyna znaleźli się w wodzie po nieudanym starcie lub lądowaniu. Zanim wystartuje „fala myśliwska”, katapulta „Trumana” wystrzeliwiuje maszynę E-2 Hawkeye 2000, która będzie działać jako Powietrzne Centrum Wczesnego Ostrzegania i Kontroli. Przygotowania do startu odbywają się zawsze z niezwykłą precyzją, a rozpoczynają się w momencie gdy maszyna opuści hangar i pojawi się na pokładzie startowym. Ubrany w żółte kamizelki personel odpowiedzialny za organizację ruchu na pasie (Marshallers) prowadzi samolot przez zatłoczony pokład startowy. Pomimo że wszystkie samoloty stacjonujące na lotniskowcu mają składane skrzydła, odległość między nimi wynosi często nie więcej niż pół metra podczas kołowania do



Stanowisko kontroli lotów na najwyższym poziomie nadbudówki lotniskowca

katapulty parowej. Po dotarciu na miejsce, maszyna mocowana jest do katapulty, a jej obsługa (Shooters) sprawdza wagę samolotu. Dokładne określenie wagi maszyny jest istotne dla ustawienia parametrów katapulty parowej. Jeżeli ciśnienie będzie zbyt małe, samolot nie osiągnie odpowiedniej prędkości startowej i zakończy misję w morzu. Zaczep na przedniej goleni podwozia łączony jest z wózkiem katapulty, „rygiel” mocowany jest do tylnej części przedniej goleni by utrzymać maszynę na miejscu podczas gdy jej silniki pracują na pełnej mocy. Skrzydła zostają rozłożone i zabezpieczone, a za silnikami podnoszony jest

deflektor (Jet Blast Deflector – JBD). Kiedy wszystkie procedury przedstartowe zostaną ukończone, Shooter daje sygnał gotowości do startu operatorowi katapulty. W ciągu dwóch sekund samolot osiąga prędkość startową, a następnie wykonuje zwrot pod kątem dziesięciu stopni w lewo lub w prawo, by zrobić miejsce kolejnym startującym maszynom.

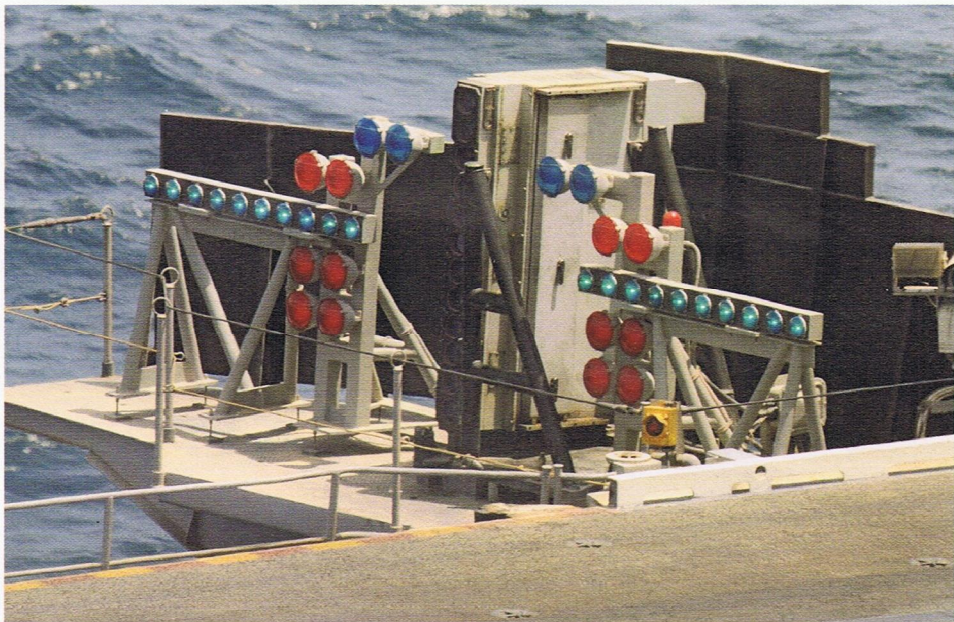
W celu uniknięcia błędów w komunikacji podczas startu maszyn F-18, starsza wersja F/A-18C/D jest określana jako „Baby Hornet”, a wersje nowsze, F/A18-E oraz F, nazywane są „Rhino”. F/A18-E i F są większe i cięższe od swoich poprzedników,

więc parametry katapulty muszą zostać odpowiednio ustawione. Zazwyczaj „cykl” składa się z dziesięciu startów i ośmiu lądowań, ponieważ śmigłowce Seahawk oraz samolot E-2C Hawkeye 2000 pozostają w powietrzu podczas kilku cykli.

Sztuka lądowania

Pod czujnym okiem oficerów odpowiedzialnych za ruch na pokładzie startowym (Handlers), strefa lądowania musi być oczyszczona natychmiast po ostatnim starcie cyklu. Maszyny pozostające na pokładzie muszą zostać przeniesione na inne miejsca postoju. W tym celu Handler ma do swojej dyspozycji specjalną planszę „Ouija-board”. Jest to model pokładu startowego oraz hangarowego lotniskowca USS „Harry S. Truman”, na którym widoczna jest każda maszyna, jej dokładna pozycja oraz stan techniczny określany kolorowymi nakrętkami. Daje to personelowi odpowiedzialnemu za ruch maszyn natychmiastowy wgląd w sytuację na pokładzie startowym i hangarowym oraz umożliwia wykorzystanie dostępnego miejsca w najbardziej wydajny sposób. Handler jest w stałym kontakcie z oficerem kontroli lotów (Air Boss) oraz jego asystentem, zwanym Mini Boss, w „wieży”. Są oni odpowiedzialni za ruch maszyn na pokładzie startowym oraz w strefie kontroli lotniskowca (Carrier Control Zone – CCZ) czyli w odległości pięciu mil morskich wokół okrętu. Po usunięciu wszystkich przeszkód z pasa startowego, rozpoczyna się ostatnia faza cyklu, lądowanie maszyn.

Samoloty powracające z misji zazwyczaj meldują się po dotarciu w obszar kontroli lotniskowca (Carrier Control Area – CCA) w odległości około 160 kilometrów od okrętu. Załogi korzystają z własnych systemów nawigacyjnych lub proszą kontrolę podejścia o pomoc w przeprowadzeniu podejścia „CASE I”. Jest to procedura polegająca na wejściu w strefę kontroli lotniskowca (CCZ) po okręgu na wysokości 600 metrów. W przypadku gdy więcej samolotów powraca jednocześnie, maszyny oczekują nad lotniskowcem, na różnych wysokościach, w kręgach oddalonych od siebie o minimum 300 metrów. Kiedy pierwszy samolot w kolejce rozpoczyna końcowe podejście, następna maszyna schodzi niżej, na krąg zajmowany przez poprzednika. Stworzenie takiej strefy oczekiwania jest konieczne, ponieważ przygotowanie pokładu na przyjęcie kolejnej maszyny zajmuje co najmniej 50 sekund. Czasami cała krzątanina może sprawiać wrażenie dość nerwowej. Szczególnie kiedy w kolejce czekają myśliwce, Hawkeye, a nawet Greyhound. Piloci znają te procedury bardzo dobrze, w związku z tym wystarczy minimum komunikacji, by sprowadzić ich bezpiecznie na okręt



Udoskonalony system optyczny Fresnela wspomagający lądowanie (IFLOLS) składa się z 12 lamp. System ten jest niezbędny podczas ostatniego etapu lądowania na pokładzie lotniskowca, zapewnia pilotowi informacje dotyczące wysokości oraz kursu podejścia do lądowania



Oficerowie sygnałowi (Landing Signal Officer – LSO) zwani „Paddles”, pomagają w sprowadzeniu samolotów na pokład lotniskowca. Piloci tego samego dywizjonu kontrolują ścieżkę podejścia i kurs swoich kolegów w ostatnim etapie lądowania, a w razie potrzeby dają sygnał do przerwania manewru



Fioletowi „Grapes” odpowiedzialni są za tankowanie maszyn. Wiele kolorów na pokładzie startowym może czasem wyglądać chaotycznie, jednak każdy ma ściśle określone zadanie



Air Boss kontroluje ruch na pokładzie i w przestrzeni powietrznej w promieniu 5 mil wokół okrętu. W wykonywaniu zadań pomaga mu miniBoss znajdujący się w wieży lotniskowca

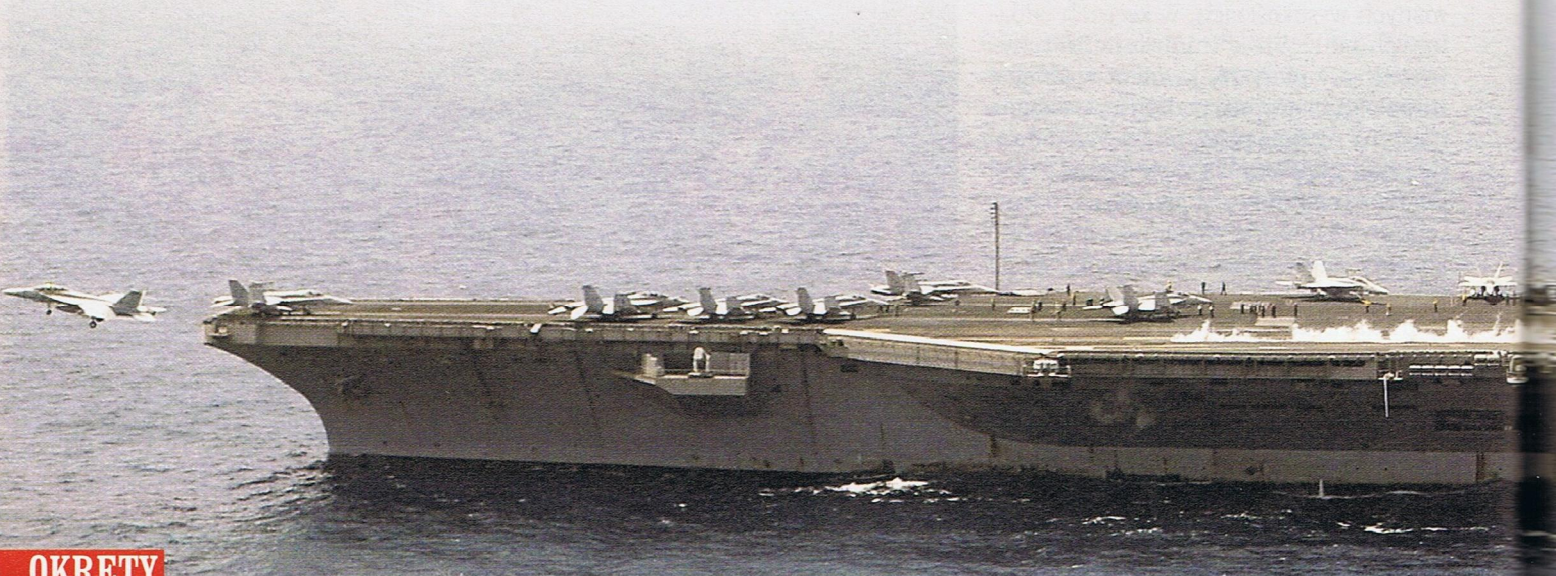
– wyjaśnia Air Boss i pilot samolotu P-3 Orion, komandor porucznik Bill Bulis.

Podczas pogarszających się warunków pogodowych, przy widoczności przynajmniej pięciu mil morskich i pokrywie chmur nie niższej niż 300 metrów, wykonuje się podej-

ście „CASE II”. Maszyna jest prowadzona przez system kontroli podejścia do momentu uzyskania kontaktu wzrokowego z lotniskowcem, następnie przeprowadzane jest lądowanie według standardowej procedury. Podczas podejścia „CASE III” widoczność

jest minimalna, więc maszyny prowadzone są przez centrum kontroli lotów lotniskowca (Carrier Air Traffic Control Center – CATCC). By utrzymać prawidłowy kurs i wysokość, pilot ma do swojej dyspozycji wiele narzędzi. Ponieważ lotniskowiec jest w ciągłym ruchu, a pas startowy odchylony od osi okrętu o około 9 stopni, bardzo przydatny jest okrętowy system nawigacyjny wspomagający lądowanie (Instrument Carrier Landing System – ICLS), który porównywalny jest z tradycyjnym systemem wspomagania lądowania (ILS). Pilot może także skorzystać z okrętowego systemu kontroli podejścia (Carrier Control Approach), odpowiednika dobrze znanego naziemnego systemu kontroli podejścia (Ground Control Approach – GCA).

Podczas każdego podejścia do lądowania, najtrudniejszy etap rozpoczyna się w momencie gdy pilot ma w zasięgu wzroku „klopsa” (Meatball). Udoskonalony system optyczny Fresnela wspomagający lądowanie (Improved Fresnel Lens Optical Landing System – IFLOLS) jest najważniejszym narzędziem wykorzystywanym przez pilota podczas ostatniej fazy lądowania. System ten jest podobny do stosowanego w bazach lądowych wskaźnika precyzyjnej ścieżki podejścia (Precision Approach Path Indicator – PAPI). Zestaw dwunastu lamp tworzy obraz w kształcie kuli. Zadaniem pilota jest utrzymanie tego klopsa pośrodku dwóch rzędów zielonych lamp. Kiedy lądujący samolot jest powyżej ścieżki podejścia, klops znajduje się ponad rzędami zielonych lamp, a kiedy maszyna jest poniżej ścieżki, klops przesuwa się pod zielone lampy. Kiedy maszyna leci niebezpiecznie nisko, pilot widzi tylko zestaw czerwonych lamp. Podczas ostatniej fazy lądowania, pilot wspomagany jest przez oficera sygnałowego (Landing Signal Officer – LSO) zwanego „Paddles”. Zazwyczaj jest to pilot służący z pilotem lądującej maszyny w tym samym dywizjonie. Paddles, pozostając w stałym kontakcie z pilotem, ma do swojej dyspozycji radio oraz zintegrowany, telewizyjny system obserwacji startu i lądowania (Integrated Launch And Recovery Television Surveillance System – ILARTS),

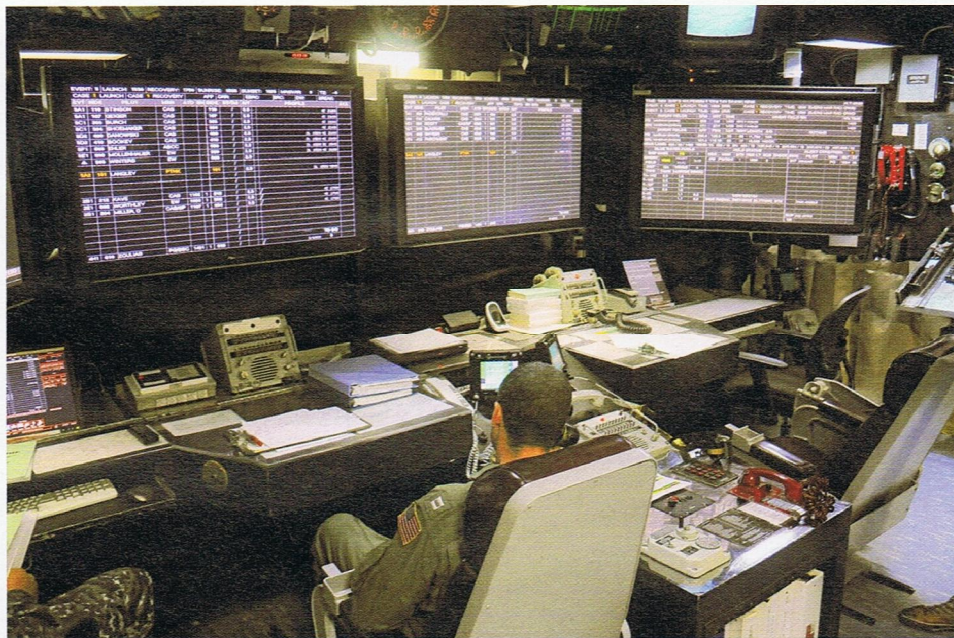


który przekazuje dokładne informacje dotyczące kursu oraz ścieżki podejścia lądującej maszyny. ILARTS połączony jest z systemem zapisu video, który może być później wykorzystany podczas odprawy po zakończeniu lotu lub w celach edukacyjnych. Kiedy podejście nie przebiega prawidłowo, oficer sygnałowy może dać rozkaz przerwania lądowania (Wave Off). Pilot musi przerwać manewr, a następnie powtórzyć procedurę lądowania.

Podczas prawidłowego lądowania, przy średniej prędkości podejścia 270 kilometrów na godzinę, samolot zatrzymuje się w dwie sekundy gdy hak ogonowy zaczepi jedną z czterech lin hamujących znajdujących się na rufie lotniskowca. W momencie lądowania pilot zwiększa moc silników do maksimum, na wypadek gdyby hak nie zaczepił o żadną z lin. Manewr ten, nazywany „Bolter”, zapewnia maszynie dostateczną prędkość do poderwania się w powietrze dając pilotowi szansę na wykonanie następnego podejścia do lądowania. Po lądowaniu lina hamująca odczepiana jest od haka ogonowego, a maszyna kierowana jest na miejsce postoju, umożliwiając lądowanie kolejnych maszyn. *Lądowanie na lotniskowcu, szczególnie w warunkach nocnych, jest bardzo wymagające zarówno psychicznie jak i fizycznie. W związku z tym, piloci US Navy i US Marine Corps muszą regularnie trenować lądowanie na pokładzie, by zachować kwalifikacje (Carrier Qualifications) pozwalające im na operowanie z pokładu lotniskowca – wyjaśnia porucznik Jason Heath z dywizjonu VFA-32 „Fighting Swordsmen”.*

Modernizacja jest konieczna

W ostatnich latach Marynarka Stanów Zjednoczonych przeszła poważną modernizację. W 2006 roku samoloty F-14 Tomcat zostały wycofane ze służby i zastąpione przez bardziej wszechstronne, tańsze w eksploatacji o 40% maszyny Super Hornet. S-3 Viking również nie zdołał uniknąć cięć budżetowych w US Navy i ostatni egzemplarz został wycofany ze służby czynnej w roku 2009. Jedno z jego



Centrum kontroli lotów (CATCC) znajduje się pod pokładem. Z tego miejsca koordynowane są wszystkie loty w kierunku rejonu zadania oraz loty powrotne

najważniejszych zadań, tankowanie w powietrzu, zostało przejęte przez samoloty F/A-18F Super Hornet. Inną maszyną, która w niedalekiej przyszłości przekaże swoje obowiązki następcy jest EA-6B Prowler. Mimo że na maszynach tych zainstalowano niedawno taktyczny system zagłuszający

AN/ALQ-218 (Tactical Jamming Receiver) oraz wielofunkcyjny system przekazywania informacji Link-16 (Multifunctional Information Distribution System – MIDS), dzięki którym Prowler mógłby pozostać w służbie do następnej dekady, jego następca: Boeing EA-18G Growler, stopniowo



Dzięki katapultcie parowej w ciągu dwóch sekund samolot osiąga prędkość startową. Bardzo ważne jest przekazanie dokładnej wagi maszyny operatorowi katapulty, który reguluje moc urządzenia w zależności od typu samolotu oraz jego ładunku



Do głównych zadań Siódmego Dywizjonu Zwalczenia Okrętów Podwodnych HS-7 na pokładzie lotniskowca USS „Harry S. Truman” należą misje poszukiwawczo-ratunkowe, ewakuacja medyczna oraz bojowe misje poszukiwawczo-ratunkowe. W dywizjonie służą śmigłowce SH-60F i HH-60H Sea Hawk. W roku 2015 zostaną zastąpione lub zmodernizowane do standardu MH-60S i MH-60R



Lądowanie na lotniskowcu wymaga niezwyklej precyzji i koncentracji. Pilot musi złapać hakiem ogonowym jedną z czterech równoległych lin hamujących. W momencie przyziemienia pilot zwiększa moc silników do maksimum, na wypadek gdyby hak nie zaczepił o żadną z lin i konieczne było ponowne podejście



Na pokładzie lotniskowca USS „Harry S. Truman” stacjonują dwa dywizjony latające na starszych wersjach Horneta. VMFA-312 „Checkerboards” jest jedną z trzech jednostek U.S. Marine Corps zaokrętowanych na lotniskowcach US Navy



Carrier Strike Group Ten (CSG-10)

USS „Harry S. Truman” (CVN 75)	Lotniskowiec
USS „Normandy” (CG 60)	Krażownik raketowy (USA)
USS „Winston S. Churchill” (DDG 81)	Niszczyciel raketowy (USA)
USS „Oscar Austin” (DDG 79)	Niszczyciel raketowy (USA)
USS „Ross” (DDG 71)	Niszczyciel raketowy (USA)
USS „Milius” (DDG 69)	Niszczyciel raketowy (USA)
FGS „Hessen” (F221)	Fregata przeciwlotnicza (D)

Carrier Air Wing Three (CVW-3)

HS-7 ‘Dusty Dogs’	SH-60F & HH-60H Sea Hawk
VFA-32 ‘Fighting Swordsmen’	F/A-18F Super Hornet
VFA-37 ‘Ragin Bulls’	F/A-18C Hornet
VRC-40 det.1 ‘Rawhides’	C-2A Greyhound
VFA-105 ‘Gunslingers’	F/A-18E Super Hornet
VAW-126 ‘Seahawks’	E-2C Hawkeye 2000
VAQ-130 ‘Zappers’	EA-6B Prowler
VMFA-312 ‘Checkerboards’	F/A-18C Hornet

przejmie zadania Prowlera, kiedy ostatnie 88 zamówionych maszyn zostanie przekazanych marynarce w 2013 roku. US Navy jest bardzo zadowolona z wszechstronności Super Hornetów, które na bieżąco wyposażane są w najnowsze systemy, takie jak: zintegrowany, nabełmowy system obserwacyjno-celowniczy (Joint Helmet-Mounted Cueing System – JHMCS), zaawansowany, celowniczy system termowizyjny AN/ASQ-228 (Advanced Targeting Forward Looking Infrared – ATFLIR), podwieszany zasobnik zwiadowczy ASD-12V (Shared Reconnaissance Pod – SHARP), zintegrowany, defensywny system przeciwdziałania elektronicznego (Integrated Defensive Electronic Countermeasures System – IDECM) składający się z modułów AN/ALQ-165, AN/ALQ-214 i holowanego celu pozornego ALE-50/55 oraz nowy aktywny skaner fazy AGP-79 (Active Electronically Scanned Array – AESA). Dzięki tym modyfikacjom, Super Hornet pozostanie podporą floty lotniskowców, przynajmniej do roku 2025

kiedy zostanie stopniowo zastąpiony przez samoloty F-35C Joint Strike Fighter.

Znaczenie strategiczne

Lotniskowce US Navy stały się niezastąpione. Mogą działać niezależnie, na całym świecie i często pojawiają się pierwsze na miejscu zagrożenia – wyjaśnia dowódca grupy powietrznej (Commander Air Group – CAG) CVW-3, kapitan James „Spock” Bynum. Podczas każdej operacji czy konfliktu, lotniskowce odgrywają kluczową rolę, tak jak nad Afganistanem. Z naszej pozycji na Morzu Arabskim jesteśmy w stanie dotrzeć nad obszar zadania w mniej niż pół godziny. Do takich misji przygotowujemy się bardzo intensywnie. W szczególności współdziałanie i komunikacja między oddziałami sił koalicji, zarówno na ziemi jak i w powietrzu, stanowi duże wyzwanie i wymaga doskonałej koordynacji. Przy użyciu systemu ATFLIR, zasobnika zwiadowczego SHARP czy zdalnie sterowanego

odbiornika wideo podwyższonej rozdzielczości (Remotely Operated Video Enhanced Receiver – ROVER), wymiana danych między samolotem, rejonem zadania, a taktycznym koordynatorem misji wsparcia bezpośredniego (Joint Tactical Attack Controller – JTAC), staje się bardziej efektywna. Od wejścia do służby w roku 1998, USS „Harry S. Truman” wziął udział w wielu misjach włącznie z operacjami „Southern Watch”, „Iraqi Freedom”, a obecnie „Enduring Freedom” nad terytorium Afganistanu. USS „Truman” odegrał również ważną rolę podczas misji humanitarnych po uderzeniu huraganu Katrina w 2005 roku. W chwili obecnej inny lotniskowiec, USS „Peleliu” (LHA-5), z 19 śmigłowcami na pokładzie (CH-53E Super Stallion i CH-46E Sea King) bierze udział w operacjach humanitarnych po powodzi w Pakistanie – mówi kapitan James Bynum. Innym ważnym zadaniem grupy uderzeniowej lotniskowca (CSG) jest ochrona szlaków morskich i powietrznych. USS „Truman” i CSG-10 patrolują obszar rozciągający się od Zatoki Perskiej po większą część Oceanu Indyjskiego. Codziennie nasze maszyny wykonują około 60 misji, jednak w razie potrzeby ilość wykonanych lotów może zwiększyć się do 120. To więcej niż w ciągu dnia wykonują przeciętne siły powietrzne – śmieje się kapitan James Bynum. Nasze sukcesy i porażki zależne są od stopnia zaangażowania załogi. Przed nimi ośmiomiesięczna misja, robimy więc co w naszej mocy by utrzymać ich morale na wysokim poziomie, mamy na pokładzie własną stację telewizyjną, gazetę i wiele innych rozrywek. Dzięki naszej autonomii możemy zmieniać świat! □

**Zdjęcia Martin Scharenborg
Tłumaczenie Marcin Gulis**

EA-6B Prowler odgrywa dużą rolę na pokładzie lotniskowca, wykonując zadania likwidacji systemów przeciwlotniczych przeciwnika (Suppression of Enemy Air Defense – SEAD). W Afganistanie Prowlery wykorzystywane są do wykrywania, zakłócania i niszczenia Improvised Explosive Device (IED). Urządzenia na pokładzie Prowlera mogą wysłać sygnał, który zdetonuje zdalnie sterowane ładunki wybuchowe umieszczone przy drogach



Do głównych zadań Siódmego Dywizjonu Zwalczenia Okrętów Podwodnych HS-7 na pokładzie lotniskowca USS „Harry S. Truman” należą misje poszukiwawczo-ratunkowe, ewakuacja medyczna oraz bojowe misje poszukiwawczo-ratunkowe. W dywizjonie służą śmigłowce SH-60F i HH-60H Sea Hawk. W roku 2015 zostaną zastąpione lub zmodernizowane do standardu MH-60S i MH-60R



USS „Harry S. Truman” (CVN-75) jest jednym z lotniskowców klasy Nimitz o napędzie nuklearnym. Choć ostatni okręt tej klasy, USS „George H. W. Bush” (CVN-77), wszedł do służby w 2009 roku, istniejąca flota zostanie stopniowo zastąpiona przez nowy typ lotniskowców. Klasa Ford (CVN-21) ma bardziej wydajny napęd nuklearny, katapulty elektromagnetyczne (EMAL), zaawansowane systemy hamujące (Advanced Arresting Gear – AAG) oraz powiększony pokład startowy. Pierwszy okręt tej klasy, USS „Gerald R. Ford” (CVN-78), prawdopodobnie wejdzie do służby w 2015 roku

ORP „Krakowiak” był niszczycielem eskortowym i należał do brytyjskiego typu Hunt II. Został zbudowany jako HMS „Silvetron” w stoczni S. White w Cowes na wyspie Wright. Stępkę położono 5 grudnia 1939 roku, a zwodowanie nastąpiło 4 grudnia 1940 roku. Polakom został przekazany 20 kwietnia 1941 roku i otrzymał numer „L115”.



WIZUALIZACJA 3D
STEFAN DRAMIŃSKI

„Krakowiak” w 1941 roku, krótko po wejściu do służby. Okręt nosił wtedy standardowe ciemnoszare malowanie z numerem taktycznym „L115” wymalowanym na burtach i rufie. Na maszcie i dalecełowniku nie było jeszcze zainstalowanych anten radarów

Eskortowce typu HUNT w PMW, cz. II

ORP „Krakowiak”

PIOTR WIŚNIEWSKI

Oficjalne podniesienie polskiej bandery na okręcie odbyło się 28 maja 1941 roku. Szkolenie załogi, która przeszła ze zwróconego Francuzom niszczyciela „Ouragan”, trwało do 10 lipca. Po wejściu do służby wraz z „Kujawiakiem” został przydzielony do 15. Flotylli niszczycieli stacjonującej w Plymouth. Okręty flotylli eskortowały statki handlowe kursujące kanałem La Manche z zachodu na południe Anglii. Konwoje formowały się na redzie Miford Haven. Rejon działania flotylli kończył się koło przylądka Portland, skąd dalszą eskortę przejmowały jednostki innej flotylli.

24 grudnia 1941 roku, ze Scapa Flow, wypłynął zespół pod dowództwem kontradmirała Hamiltona w składzie: krążownik „Arethusa”, cztery niszczyciele typu Tribal, cztery niszczyciele typu Hunt (w tym „Krakowiak” i „Kujawiak”), cztery trałowce, dwie norweskie korwety typu Flower i dwa okręty desantowe. Zespół miał za zadanie wysadzić desant na Lofotach. 25 grudnia o godzinie 6.00 rano doszło do tego na wyspie Moskenesoy, w dwóch miejscowościach: Reine i Moskenes. W sumie zniszczono dwie niemieckie radiostacje, instalacje portowe, kilka jednostek stojących w portach. Krążownik i niszczyciele stanowiły zabezpieczenie przed atakiem

niemieckich okrętów i lotnictwa. Na patrolu w Vestfiordzie krążownik „Arethusa” wraz z niszczycielami zdobył i zatopił niemiecki okręt pomocniczy „Geier” (V 5904). Na pokładzie grupa abordażowa z niszczyciela „Ashanti” zdobyła maszynę szyfrującą Enigma, którą przekazano do ośrodka wywiadu Bletchley Park. Podczas odwetowych nalołów krążownik



Malowanie „Krakowiaka” z 1943 roku, w czasie gdy przebywał w Algierze. Składało się ono z kolorów jasnoszarego i szaroniebieskiego. W czasie remontu powiększono nieco górny pomost nadbudówki dziobowej, dodano radary typów 290 (na maszcie) oraz 285 (dach dalmierza), oraz zamontowano dodatkowe stojaki na tratwy ratunkowe po bokach rufowej nadbudówki



„Arethusa” został lekko uszkodzony. Zespół wycofując się zabrał na pokład 29 jeńców i 200 Norwegów obawiających się represji ze strony Niemców. Do bazy w Scapa Flow dotarł 1 stycznia 1942 roku.

„Krakowiak” powrócił do żmudnej służby eskortowej. Pod koniec maja wraz z niszczycielami brytyjskimi zniszczył niemiecki konwój składający się z transportowca i dwóch eskortowców. W czerwcu 1942 roku został przydzielony do pomocy eskortie konwoju HG 84, silnie atakowanemu przez niemieckie U-Booty. Trafił do grupy eskortowej dowodzonej przez słynnego komandora F. J. Walkera, jednego z najlepszych dowódców grup eskortowych. 30 września 1942 r. w osłonie konwoju zdążającego do Kanału Bristolskiego zauważył zespół trzech niemieckich kutrów torpedowych (Schnellbootów). Eskortę pod przewodnictwem „Krakowiaka” udaremniła atak torpedowy, a „Krakowiak” zatopił jednego Schnellboota, drugiego prawdopodobnie uszkodził. Drugi atak wykonany przez większą ilość kutrów po północy, został odparty z mniejszym szczęściem. Torpedy zatopiły trałowiec „Lord Stonehaven”, a „Krakowiak” z powodu silnego ognia z broni małokalibrowej doznał lekkich uszkodzeń (zostało rannych ośmiu członków załogi).

14 października Niemcy planowali przejście rajdera „Komet” z portu La Rochelle na Atlantyk. Po zdobyciu tej wiadomości Anglicy utworzyli specjalny zespół, który został

podzielony na grupy A i B; grupa A miała zniszczyć rajdera, a grupa B miała stanowić osłonę. 13 października „Krakowiak” został odwołany z eskorty konwoju PW 232 i przydzielony do grupy B wraz z innymi okrętami typu Hunt – „Tynedale”, „Brokslesby” i „Fernie”. O 20.30 zespół wyszedł z Plymouth, po północy otrzymano dalsze rozkazy. Niszczyciele skierowały się na wyspę Sark, a następnie obrały kurs na przylądek Cap de La Hague. O godzinie 1.00 grupa A zaatakowała rajdera eskortowanego przez torpedowce i kutry. W wyniku ataku „Komet” został zatopiony torpedami z kutra „MTB 236”. W tym czasie grupa B została ostrzelana pociskami oświetlającymi przez artylerię nadbrzeżną z wyspy Guernsey. W świetle pocisków zauważono cztery torpedowce i kilka kutrów. Wywiązała się potyczka, podczas której „Krakowiak” otrzymał kilka trafień.

W nocy z 21 na 22 października „Krakowiak” wraz „Tynedale” został wysłany na patrol na przechwycenie dwóch torpedowców niemieckich pod wyspę Guernsey. Silny ostrzał artyleryjski z wyspy zmusił oba okręty do odwrotu. 1–2 listopada wraz z „Tynedale”

i czterema kutrami torpedowymi przeprowadzał patrol w okolicach St. Malo – Cherbourg. W nocy wykryto konwój niemiecki w składzie: trzy transportowce i cztery patrolowce. Podczas ataku uszkodzono dwa transportowce, jednak ogień z niemieckich okrętów był silny i spowodował między innymi trafienie „Krakowiaka” 11 pociskami kalibru 88 mm. W wyniku trafień wybuchł pożar na śródkręciu, na rufie zniszczenia były większe i spowodowały kilka przecieków. Po powrocie do Plymouth okręt został skierowany na dwudniowy remont do Devonport.

6 listopada dołączył do eskorty konwoju do Milford Haven. Cały grudzień spędził na eskortowaniu konwojów na wodach kanału La Manche i na Atlantyku aż do Gibraltaru. 18 grudnia 1942 r. uratował 55 rozbitków ze statku „Bretwald” zatopionego przez U-563. W lutym 1943 roku eskortował konwoje do Oranu, Algieru i Islandii. Pomiędzy 28 lutego a 3 marca 1943 r. brał udział w akcji przeciw Schnellbootom działającym u wybrzeży Anglii w okolicach Portland. 4 marca będąc dowódcą eskorty konwoju WP 303 odparł atak trzech grup Schnellbootów nie pozwalając im wyjść na pozycję do ataku. W wyniku akcji dwa kutry zostały uszkodzone prawdopodobnie przez „Krakowiaka”.



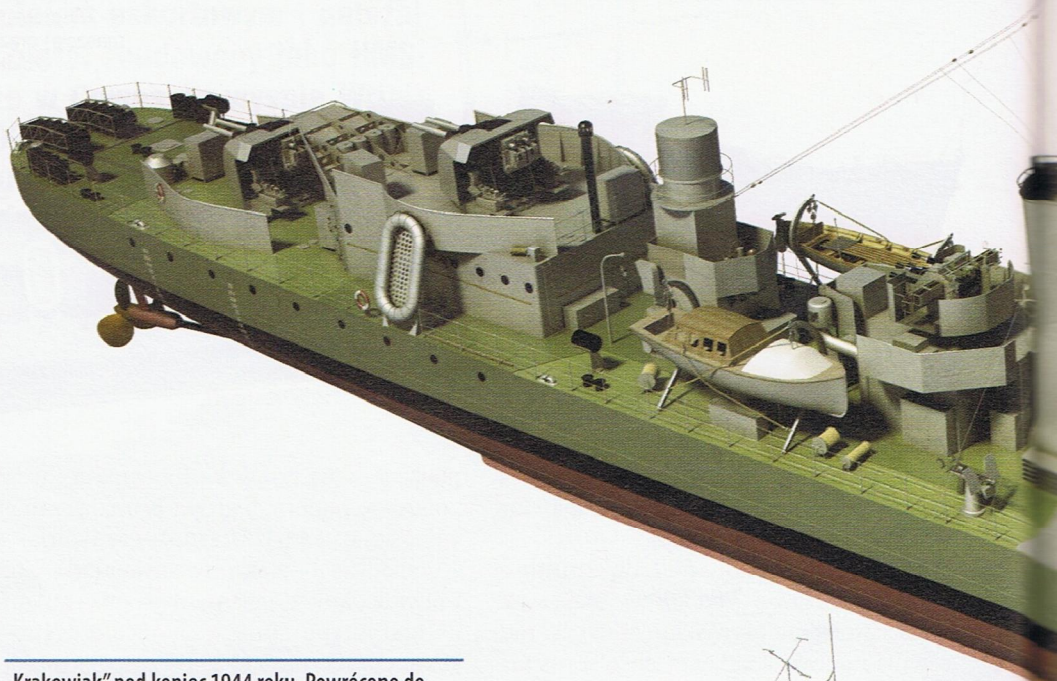
Wygląd „Krakowiaka” na początku 1944 roku. Okręt nosił wtedy ciekawe wielokolorowe malowanie, złożone z różnych odcieni szarości i niebieskiego na burtach. Pokład malowany był na zielono. W czasie kolejnego remontu wzmocniono uzbrojenie przeciwlotnicze dodając dwa Oerlikony 20-mm po bokach komina oraz usunięto reflektor, montując w jego miejsce stanowisko radaru typ 271 przykrytego osłoną

W okresie między 16 marca a 10 kwietnia niszczyciel eskortował konwój do Algieru. Uczestniczył w operacji „Husky” mającej na celu zdobycie Sycylii (10.07.1943 r.). Wraz z nim w operacji uczestniczyły „Piorun” i „Ślązak”. We wrześniu brał udział w operacji „Avalanche” (lądowanie pod Salerno), w trakcie której wraz ze „Ślązakiem” wchodził w skład eskorty zespołu lotniskowców (Force V) stanowiących lotnicze wsparcie desantu. W grudniu brał udział w akcjach na wodach Dodekanazu. Ostrzeliwał wyspy Kos i Lewitha na Morzu Egejskim. 11–12 grudnia wraz z niszczycielami „Petard” i „Rockwood” uczestniczył w rajdzie na wyspę Kalymnos w archipelagu Sporadów. W porcie zaskoczono mały konwój, w wyniku ostrzału zatopiono jeden transportowiec o nośności 3000 ton. W odwecie lotnictwo niemieckie przeprowadziło kilka nalotów na okręty zespołu uszkadzając niszczyciel „Rockwood”. Zniszczono trzy samoloty niemieckie.

W czerwcu 1944 roku brał udział w inwazji na Francję. W pierwszych dniach działań uczestniczył wraz z innymi polskimi okrętami („Dragon”, „Błyskawica”, „Piorun”, „Ślązak”) w ostrzeliwaniu baterii artylerii nadbrzeżnej. 6 czerwca na odcinku Sword uczestniczył w zniszczeniu 1–2 niemieckich uzbrojonych trawlerów. 11 czerwca kanadyjski niszczyciel „Sioux” wraz z „Krakowiakiem” stoczył bitwę z zespołem Schnellbootów chcących zaatakować siły inwazyjne. „Krakowiak” działał w wyzwolonych portach u wybrzeży zachodniej Francji. W październiku zmienił się rejon jego aktywności na północne wybrzeża Francji, Belgii i Holandii. 25–26 marca 1945 roku eskortował konwój z Anglii do Francji wiozący zaopatrzenie dla sił walczących w Europie. Konwój doszedł do celu bez strat, pomimo prób ataku przez U-Boota i cztery Schnellbooty. W czasie konfrontacji zatopiono jeden ścigacz a drugi uszkodzono (zatonął podczas odwrotu). Według Admiralicji zasadniczy udział w zatopieniu Schnellboota miał „Krakowiak”, a możliwe, że również w uszkodzeniu drugiego.

W maju 1945 roku „Krakowiak” wraz ze „Ślązakiem” zostały skierowane do Wilhelmshaven. W 1946 roku „Krakowiak” brał udział w operacji „Deadlight” (zatapianie zdobycznych U-Bootów). 24 września 1946 roku okręt został zwrócony Anglikom i powrócił do swojej nazwy „Silverton”. W 1947 roku okręt przeszedł do rezerwy i został przeklasyfikowany na fregatę o numerze F 55. W lipcu 1953 roku reprezentował Flotę Rezerwową na rewii koronacyjnej Elżbiety II. W 1959 roku został sprzedany firmie T.W. Ward Ltd. i złomowany w marcu tego roku w stoczni w Grays.

□ Cdn.



„Krakowiak” pod koniec 1944 roku. Powrócono do prostego schematu malowania: kadłub jasnoszary i szarozielony, nadbudówki jasnoszare i zielony pokład



Bibliografia

M. Borowiak, *Mała flota bez mitów*, Gdański Dom Wydawniczy, Gdańsk 1999.

J. Pertek, *Wielkie dni małej Floty*, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 1987.

J. Pertek, *Eskortowce Krakowiak, Kujawiak i Ślązak*, Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1959.

A. Raven, J. Roberts, *Man o' War 4 – Hunt class destroyers RSV*, Publishing 1980.

Internet

ORP „Krakowiak” przebył 146 000 mil, eskortował 206 konwojów, przeprowadził 148 patroli, okręty nawodne zatopione 1 (1), okręty nawodne uszkodzone 5 (2), statki handlowe uszkodzone 1, samoloty zestrzelone 3.

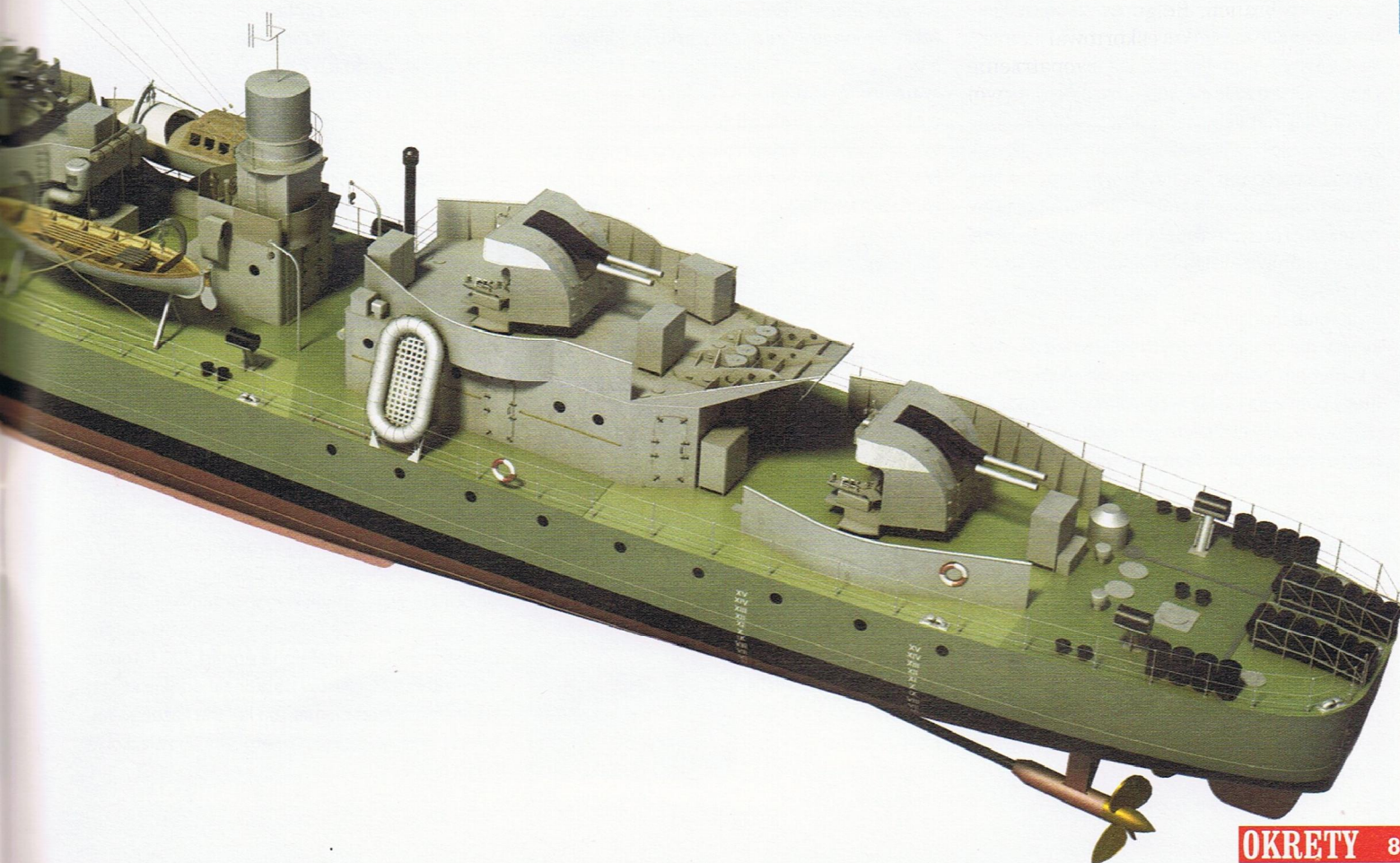
Kolejni dowódcy ORP „Krakowiak”

Kmdr ppor. Tadeusz Gorazdowski
22.05.1941–3.04.1942
Kpt. Michał Różański 04.1942–05.1942
Kpt. Jan Tchórznicki 22.05.1942–14.06.1943
Kpt. Wszechwład Maracewicz
14.06.1943–31.10.1944
Kmdr ppor. Włodzimierz Łaskoczyński
21.11.1944–6.01.1946
Kmdr ppor. Paweł Żelazny 4.01.1946–24.09.1946

Dane taktyczno-techniczne

Długość	85,34 m
Szerokość	9,62 m
Zanurzenie	2,36 m (3,89 m)
Moc maszyn	19 000 KM
Zasięg	3700 Mm/14 w, 2100 Mm/20 w
Prędkość	27 w (25,5 w)
Uzbrojenie	6x102 mm/2
	4x40 mm/4
	2x20 mm/1
	6 miotaczy bomb głębinowych 1 zrzutnia bomb głębinowych
Załoga	168
Napęd	2 kotły trójwalczakowe Yarrow
	2 zespoły turbin parowych Parsonsa

WIZUALIZACJA 3D
STEFAN DRAMIŃSKI

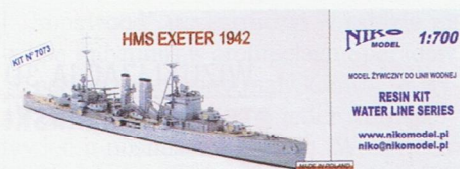


Recenzje modeli i książek



HMS „EXETER”

NIKO Model, skala 1:700



Najnowszy model naszego rodzimego producenta doskonałych modeli żywiczych okrętów w skali 1:700, NIKO Model z Legnicy, to model brytyjskiego ciężkiego krążownika HMS „Exeter”, okrętu bardzo znanego chociażby z racji udziału w pierwszej, zwycięskiej bitwie Royal Navy w grudniu 1939 roku, kiedy „Exeter” wraz z krążownikami „Ajax” i „Achilles” stoczył walkę z niemieckim pancernikiem kieszonkowym „Admiral Graf Spee”. W swojej krótkiej karierze miał okazję jeszcze zmierzyć się z okrętami japońskimi, niestety ten epizod zakończył się dla okrętu tragicznie, bowiem został on zatopiony 1 marca 1942 roku na Morzu Jawajskim.

Dotychczas istniał na rynku tylko jeden model tego okrętu w skali 1:700, był nim plastikowy zestaw firmy Matchbox. Wyroby tej firmy dziś już niestety trącą myszką, wobec czego wydanie nowego modelu w tej skali to znakomity pomysł. W sztywnym pudełku znajdziemy znakomicie zapakowane detale. Kadłub zabezpieczony piankową folią, detale posegregowane na odrębne torebki, całość wyposażona w niemały arkusik blaszki z częściami fototrawionymi oraz osobno zapakowanymi kawałkami metalowych pręcików na maszty naszego modelu. Blaszka jest świetnej jakości, porównywalna z blachami White Ensign Model.

Kadłub modelu odlany z bardzo dobrej jakości żywicy nie posiada żadnych zniekształceń. Wraz z kadłubem odlano najważniejsze nadbudówki. Kiedy patrzę na jakość tych odlewów zawsze zadaję sobie pytanie, jak to jest możliwe technologicznie, by odlać w jednym kawałku niemal pół okrętu! Faktura deskowanych pokładów, jak i metalowych ryflowanych jego części jest znakomitej jakości. Detale uzbrojenia to majstersztyk w skali 1:700. Całość uzupełnia klarowna i przejrzysta instrukcja montażu.

Podsumowując należy stwierdzić, że nowy model NIKO plasuje się na najwyższej półce jakościowych wyrobów żywiczych w skali 1:700 pośród najlepszych firm światowych. Warto kupić, tym bardziej że modeli krążowników brytyjskich w 1:700 mamy jak na lekarstwo.

Kuter torpedowy M.A.S. 568 4a

Italeri, skala 1:35

Bardzo rzadko otrzymujemy modele jednostek pływających w skali 1:35. Przebojem była wydana kilka lat temu przez włoskiego producenta modeli plastikowych Italeri barka desantowa chyba najbardziej znanego typu LCVP w skali 1:35. Teraz ta sama firma serwuje nam świetny model włoskiego kutra torpedowego M.A.S. – przedstawił jednego z najbardziej znanych na świecie okrętów tej klasy i najlepszych jednocześnie. Okręty typu M.A.S. dały się nieźle we znaki alianantom w okresie II wojny światowej.

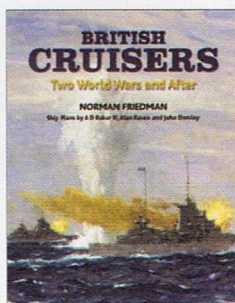


Ważny model, bo dokładnie półmetrowej długości kadłuba może posłużyć nawet modelarzom pragnącym wykonać model RC. Zestaw zapakowany jest w sporej wielkości pudło. Zawiera jednoczęściowy kadłub z doklejanym, także w jednej części, pokładem głównym i kilka ramek wtryskowych z pozostałymi częściami wyposażenia, w tym głównie uzbrojenie kutra – torpedy, które w tej skali robią wrażenie. Do modelu w standardowym zestawie dołączono arkusik blaszki z najważniejszymi elementami fototrawionymi oraz spory arkusik kalkomanii z banderką i oznakowaniem kutra M.A.S. 568. Warto zwrócić uwagę na dołączoną książeczkę o objętości 20 stron, gdzie poza instrukcją montażu znajdziemy zdjęcia historyczne kutrów typu M.A.S. oraz kolorowe plansze prezentujące ich kamuflaż z lat 1942–1943. Model godny polecenia!

„British Cruisers – Two World Wars and After”

Norman Friedman, Pen And Sword Books, 2011

Najnowsza książka popularnego autora wielu cenionych na całym świecie pozycji książkowych, a także artykułów w czasopiśmie Warship czy Warship International z dziedziny okrętów wojennych, traktuje o krążownikach brytyjskich obu wojen światowych i tych oddanych do służby po 1945 roku. Normana Friedmana i jego dzieł w zasadzie przedstawiać nie trzeba. Napisał on szereg książek poświęconych



głównie okrętom US Navy, ale ma w dorobku także opracowania książkowe dotyczące okrętów Royal Navy. W ostatnim czasie ukazała się dwuczęściowa, obszerna praca poświęcona niszczycielom brytyjskim od zarania dziejów po czasy współczesne. Tematyka związana z historią krążowników brytyjskich nigdy nie była obszernie opracowana poza monumentalnym, ale dziś poza eBay niedostępnym dziełem Ravena/Robertsa *British Cruisers Of World War Two*. Dlatego też zapowiedź tej najnowszej książki Friedmana pod koniec 2010 roku spotkała się z wielkim zainteresowaniem i niemałym poruszeniem w świecie okrętowców.

Poza dość panoramicznie ujętym tekstem prezentującym rozwój poszczególnych typów krążowników brytyjskich od początków XX wieku, znajdziemy w książce dużą ilość interesujących fotografii, a co najważniejsze dla modelarzy, także znakomitych rysunków autorstwa A. D. Bakera oraz Alana Ravena. Szkoda tylko, że większość z nich to jedynie sylwetki boczne, bardzo brakuje rzutów z góry, czyli pełnych planów generalnych. To chyba jedyny poważny mankament tej dużej i solidnej, bo liczącej 320 stron dużego formatu książki.

Wojna na morzu 1914–1918

Tim Benbow, Rebis, 2011

Najnowsza książka wydawnictwa Rebis to jedna z sześciu części historii I wojny światowej traktująca o działaniach na morzach i oceanach świata w latach 1914–1918. I wojna światowa to nie tylko operacje lądowe i pozycyjne zmagania piechoty, ale także działania morskie największych potęg morskich ówczesnego świata. Pragnienie dominacji na morzach było jedną z przyczyn wybuchu światowego konfliktu a morska blokada kaiserowskich Niemiec przyczyniła się do ich ostatecznej klęski i zakończenia I wojny światowej.

Tim Benbow szeroko kreśli nam tło historyczne wyścigu zbrojeń poprzedzających wybuch światowego konfliktu od budowy słynnego „Dreadnoughta” począwszy poprzez tworzenie silnej niemieckiej floty admirała Tirpitz. Opisuje następnie dokładnie przebieg operacji morskich z lat 1914–1918, zajmując się zarówno tymi największymi bitwami morskimi tamtych lat, takimi jak bój pod Falklandami krążowników liniowych czy największe starcie okrętów liniowych w czasie I wojny światowej zwane bitwą jutlandzką, jak i mniej znanymi potyczkami. Opisuje szeroko działalność U-Bootów, które poważnie zagroziły żegludze Imperium Brytyjskiego a następnie wciągnęły w 1917 roku do wojny Stany Zjednoczone, co stało się punktem zwrotnym całego konfliktu.

Książka licząca 320 stron wydana została bardzo starannie; uzupełniona ponad 200 fotografiami z tamtych czasów doskonale oddaje klimat wydarzeń sprzed niemal 100 lat. Dla każdego miłośnika okrętów jest to niewątpliwie obowiązkowa pozycja w bibliotece.

Red.



NAJNOWSZY NUMER JUŻ W SPRZEDAŻY



Siły zbrojne Libanu • Nowe Mi-17 dla polskiego lotnictwa • Mk 15 Phalanx

MARZEC
3
2011

ARMIA

INDEKS 234230 • ISSN 1898-1496 • CENA 9,99 zł (w tym 8% VAT)

www.armia24.pl

ILUSTROWANY MAGAZYN WOJSKOWY



Morskie manewry

okrętowej grupy zadaniowej 3. Flotylli Okrętów

W NUMERZE:

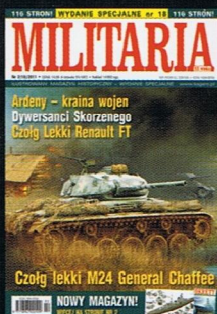
NARODOWE SIŁY REZERWOWE • CZY NA PÓŁWYSPIE KOREAŃSKIM WYBUCHNIE WOJNA?
• SIŁY ZBROJNE LIBANU • NOWE ŚMIGŁOWCE W ROSJI • NOWE MI-17 DLA POLSKIEGO
LOTNICTWA • BOEING 737 W MUNDURZE • **MORSKIE MANEWRY** • **WYNAŁAZEK XIX
WIEKU BRONIĄ OSTATNIEJ SZANSY W XXI STULECIU MK 15 PHALANX** • RAKIETOWY
MIOTACZ OGNIĄ RPO RYŚ A TAKŻE WYWIADY, OPIENIE, WIADOMOŚCI



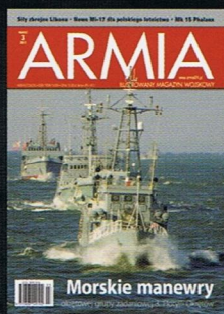
PRENUMERATA NA ROK 2011



Ilustrowany
Magazyn Historyczny
Militaria XX wieku
75,00 PLN
6 wydań



Ilustrowany
Magazyn Historyczny
Militaria XX wieku
Wydanie Specjalne
75,00 PLN
6 wydań



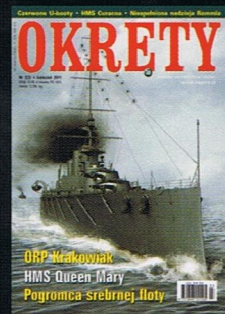
Ilustrowany
Magazyn Wojskowy
ARMIA
99,00 PLN
12 wydań



Magazyn Lotniczy
AERO
75,00 PLN
6 wydań



Ilustrowany
Magazyn Modelarski
Super Model
74,00 PLN
6 wydań



Ilustrowany
Magazyn
Historyczno-Wojskowy
Okrety
90,00 PLN
9 wydań



~~150 PLN~~
140 PLN

PAKIET 1

Ilustrowany
Magazyn Historyczny
Militaria XX wieku
+
Ilustrowany
Magazyn Historyczny
Militaria XX wieku
Wydanie Specjalne



~~149 PLN~~
142 PLN

PAKIET 3

Magazyn Lotniczy
AERO
+
Ilustrowany
Magazyn Modelarski
Super Model



~~240 PLN~~
220 PLN

PAKIET 2

Ilustrowany Magazyn Historyczny
Militaria XX wieku
+
Ilustrowany Magazyn Historyczny
Militaria XX wieku
Wydanie Specjalne
+
Ilustrowany Magazyn Historyczno-Wojskowy
Okrety



~~164 PLN~~
150 PLN

PAKIET 4

Ilustrowany Magazyn
Historyczno-Wojskowy
Okrety
+
Ilustrowany
Magazyn Modelarski
Super Model

PAKIET WSPÓLNY*



* W skład pakietu wchodzi następujące
tytuły: Ilustrowany Magazyn Histo-
ryczny Militaria XX wieku, Ilustrowany
Magazyn Historyczny Militaria XX wieku
Wydanie Specjalne, Ilustrowany Magazyn
Wojskowy ARMIA, Magazyn Lotniczy AERO,
Ilustrowany Magazyn Modelarski Super Model,
Ilustrowany Magazyn Historyczno-Wojskowy Okrety.

~~478 PLN~~
420 PLN

CENNE NAGRODY!

- 5 odtwarzaczy DVD
- aerograf
- publikacje Wydawnictwa FINNA
- publikacje Wydawnictwa Alma Press
- publikacje Wydawnictwa KAGERO
- i wiele innych

Opłatę za prenumeratę należy wpłacić na numer konta
Kagero Publishing Sp. z o.o.:
64 1600 1446 0003 0511 1658 6150

W tytule przelewu prosimy podać nazwę wybranej opcji prenumeraty.